01000841205950032

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ Αρ. Φύλλου **84**

12 Μαΐου 1995

ΠΡΟΕΔΡΙΚΑ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 136

Κύρωση τροποποιήσεων έτους 1992 της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα όπως αυτές υιοθετήθηκαν από τις αποφάσεις MSC 24(60), MSC 26 (60) και MSC 27(61) της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC), του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (I.M.O.).

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Το άρθρο 12 παρ. 2 του Ν. 1045/1980 (Α 95) περί κυρώσεως της υπογραφείσης εις Λονδίνο Διεθνούς Συμβάσεως «περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση 1974 και περί τινών άλλων συναφών διατάξεων».

2. Τις διατάξεις του άρθρου 36 του ΠΔ 259/1988 «Οργανισμός Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας» (Α 117).

3. Τις αποφάσεις της Επιτροπής Ναυτικής Ασφαλείας (MSC) 24(60), 26(60) και 27(61) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) που υιοθετήθηκαν στην 60η και 61η σύνοδό της, την 10 Απριλίου και 11 Δεκεμβρίου 1992.

4. Τις Α1/C/9.20 (NV.3)/24.6.94 και Α1/C/921 (NV.3)/ 24.6.94 διακοινώσεις του IMO με τις οποίες διακοινώθηκε ότι οι τροποποιήσεις της ΔΣ ΠΑΑΖΕΘ 1974, που υιοθετήθηκαν από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας με τις 24 (60), 26 (60), και 27 (61) αποφάσεις της, έγιναν αποδεκτές και θα τεθούν σε ισχύ την 1 Οκτωβρίου 1994.

5. Το άρθρο 29Α του Ν. 1558/85 (Α 137), όπως προσετέθη με το άρθρο 27 του Ν. 2081/92 (Α 154).

6. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού.

7. Την 312/20.10.1994 γνωμοδότηση του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού.

8. Την 91/1995/23.2.95 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, μετά από πρόταση των Υπουργών Εξωτερικών και Εμπορικής Ναυτιλίας αποφασίζουμε:

Άρθρο πρώτο

1. Στη Διεθνή Σύμβαση «περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση 1974» (ΠΑΑΖΕΘ 74) που κυρώθηκε με το Ν. 1045/1980 (Α 95) και τροποποιήθηκε με το Ν. 1159/1981 (Α 143), το ΠΔ 541/1984 (Α 198), το ΠΔ 126/ 1987 (Α 70), το ΠΔ 441/1989 (Α 191), το ΠΔ 131/1990 (Α 52), το ΠΔ 474/1991 (Α 175), το Ν. 2013/1992 (Α 28), το ΠΔ 415/1993 (Α 175), το ΠΔ 418/1993 (Α 177) και το ΠΔ 419/1993 (Α 178), κυρώνονται οι τροποποιήσεις που υιοθετήθηκαν την 10 Απριλίου και 11 Δεκεμβρίου 1992 με τις αποφάσεις 24 (60), 26 (60) και 27 (61) της Επιτροπής Ναυτικής Ασφαλείας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) κατά την 60ή και 61η σύνοδό της, σύμφωνα με το άρθρο VIII παρ. (β) (iv) και (vi)(2) (ββ) της Σύμβασης αυτής.

2. Τα κείμενα των αποφάσεων MSC 24(60), 26/60) και 27/61) σε πρωτότυπο στην Αγγλική και σε μετάφραση στην Ελληνική γλώσσα, παρατίθενται ως ΜΕΡΟΣ Α και Β αντίστοιχα στο παρόν διάταγμα.

3. Σε περίπτωση σύγκρουσης μεταξύ του Αγγοικού και του Ελληνικού κειμένου των τροποποιήσεων, κατισχύει το Αγγλικό.

ΜΕΡΟΣ Α

RESOLUTION MSC. (24) (60)

(adopted on 10 April 1992)

ADOPTION OF AMENDMENTS TO CHAPTER II-2 OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974 FIRE SAFETY MEASURES FOR EXISTING PASSENGER SHIPS

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28 (b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VIII (b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, hereinafter referred to as «the Convention», concerning the procedures for amending the Annex to the Covention, other than the provisions of chapter I,

BEING CONCERNED about recent serious fire casualties resulting in the loss of human life,

RECOGNIZING that there is a compelling and urgent need to improve the fire safety measures for existing passenger ships,

HAVING CONSIDERED at its sixtieth session amendments to the Convention proposed and circulated in accordance with article VIII (b) (i) thereof,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII (b) (iv) (2) (bb) of the Convention, the amendments
to the Convention, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article VIII (b) (vi) (2) (bb) of the Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 April 1994. Unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention, or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. INVITES Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII (b) (vii) (2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 October 1994 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII (b) (v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary - General to transmit copies of the resolution to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

AMENDMENTS TO CHAPTER II-2 OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

Regulation 1 - Application

1. Existing paragraph 3 is renumbered as paragraph 3.1 and the following new paragraph 3.2 is inserted after paragraph 3.1:

«3.2 Notwithstanding the provisions of paragraph 3.1. passenger ships carrying more than 36 passengers when undergoing repairs, alterations, modifications and outfitting related thereto shall comply with the following:

.1 all materials introduced to these ships shall comply with the requirements with regard to material applicable to ships constructed on or after 1 October 1994; and

.2 all repairs, alterations, modifications and outfitting related thereto involving the replacement of material of 50 tonnes or above, other than that required by regulation 41-1, shall comply with the requirements applicable to such ships constructed on or after 1 October 1994».

Regulation 3 - Definitions

2. The following new paragraphs 22-1 and 22-2 are inserted after existing paragraph 22:

«22-1 «Central control station» is a control station in which the following control and indicator functions are centralize:

.1 fixed fire detection and alarm system;

.2 automatic sprinklers, fire detection and alarm system;

.3 fire door indicator panel;

.4 fire door closure;

.5 watertight door indicator panel;

.6 watertight door opening and closing;

.7 ventilation fans;

.8 general/fire alarm;

.9 communication systems including telephones; and

.10 microphone to public address system.

22-2 «Continuously manned central control station» is a central control station which is continuously manned by a responsible member of the crew».

Regulation 17-Fireman's outfit

3. The following sentence is added at the end of existing paragraph 1.2.2: «In passenger ships carrying more than 36 passengers, at least two spare charges for each breathing apparatus shall be provided, and all air cylinders for breathing apparatus shall be interchangeable».

4. The following sentence is added at the end of existing paragraph 3.1.1: «In passenger ships carrying more than 36 passengers, two additional fireman's outfit shall be provided for each main vertical zone».

5. The following sentence is added at the end of existing paragraph 4:

«At least two fireman's outfits shall be stored in each main vertical zone».

6. The following new regulations 41-1 and 41-2 are inserted after existing regulation 41:

«Regulation 41-1

Upgrading of passenger ships carrying more than 36 passengers constructed before 1 October 1994

1. This regulation shall apply to passenger ships carrying more than 36 passengers constructed before 1 October 1994.

2. Passenger ships which do not comply with all the requirements of chapter II-2 applicable to ships constructed on or after 25 May 1980 (requirements of chapter II-2 of the International Conventions for the Safety of Life at Sea, 1974, as adopted by the International Conference on Safety of Life at Sea, 1974, applicaple to new passenger ships) shall comply with the following:

.1 paragraph 1 of regulation 41-2 not later than 1 October 1994; and

.2 paragraphs 2, 3, 4 kai 5 of regulation 41-2, not later than 1 October 1997; and

.3 paragraph 6 of regulation 41-2 not later than 1 October 2000; and

.4 all the requirements of chapter II-2 applicable to ships constructed on or after 25 May 1980 (requirements of chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as adopted by the International Conference on Safety of Life at sea, 1974, applicable to new passenger ships), not later than 1 October 2010.

3. Passenger ships which comply with all the requirements applicable to ships constructed on or after 25 May 1980 (applicable requirements of chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended by resolutions MSC.1 (XLV), MSC.6 (48), MSC.11 (55), MSC.12 (56), MSC. 13 (57) and MSC. 22 (59) shall comply with the following:

.1 paragraph 1 of regulation 41-2 not later than 1 October 1994; and

.2 paragraphs 2 and 4 of regulation 41-2 not later than 1 October 1997; and

.3 paragraph 6 of regulation 41-2 not later than 1 October 2000; and

.4 paragraph 5 of regulation 41-2 not later than 1 October

2005 or 15 years after the date of construction of the ships, whichever is later.

4. For the purpose of this regulation, passenger ships complying in their entirety with all the requirements of part H of chapter II contained in amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960 abopted by the Assembly of the Organization by resolution A. 122 (V), may be regarded aw passenger shipw conplying with the requirements applicable to passenger ships constructed on or after 25 May 1980 (requirements of chapter 11-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as abopted by the International Conference on Safety of Life at Sea, 1974, applicable to new passenger ships).

Regulation 41-2

Requirements for passenger ships carrying more than 36 passengers constructed before 1 October 1994

1.1. Plans and booklets requierd by regulation 20 shall provide the information regarding fire protection, fire detection and fire extinction based on the guidelines developed by the Organization*.

1.2 Each member of the fire patrol shall be provided with a two-way portable radiotelephone apparatus.

1.3. Water for applicators shall be provided as required in regulations 7.6 17.3.2. and 37.1.5.1.

1.4. Portable foam applicators shall be provided as required in regulations 7.1.2, 7.2.2 and 37.1.5.2.

1.5. All hose nozzles provided shall be of an approved dual-purpose type (i.e. spray/jet type) incorporating a shut off.

2. All accommodation an service spaces, stairway enlosures and corridors shall be wquipped with a smoke detection and alarm system of an approved type and complying with the requierements of regulation 13. Such system need not be fitted in private bathrooms, and spaces having little or no fire risk such as voidw and similar spaces. Detectors operated by heat instead of smoke shall be installed in galleys.

3. Smoke detectors connected to the smoke detection and alarm system shall also be fitted above ceilings in stairways and corridors in the areas where ceilings are of combustible construction.

4.1 Hinged fire doors in stairway enclosures, main vertical zone bulkheads and galley boundaries which are normaly kept open shall be self - closing and be capable of release from a central control station and from a position at the door.

4.2 A panel shall be placed in a continuously manned central control station to indicate whether the fire doors on stairway enclosures, main vertical zone bulkheads and galley boundaries are closed.

4.3 Exhaust ducts from galley ranges where grease or fat is likely to accumulate and which pass through accommoodation spaces or spaces containing combustible materials shall be constructed of «A» class divisions. Each galley range exhaust duct shall be fitted with:

.1 a grease trap readily removable for cleaning, unless an alternative grease removal process is fitted;

.2 a fire damper located in the lower end of the duct;

.3 arrangements operable from within the galley for shutting off the exhaust fans;

.4 fixed means for extinguishing a fire within the duct; and

.5 suitably located hatches for inspection and cleaning.

4.4. Only public toilets, lifts, lockers of noncombustible materials providing storage for safety equipment and open information counters may be located within the stairway enclosure boundaries. Other existing spaces within the stairway enclosure:

.1 shall be emptied, permanently closed and disconnected from the electrical system; or

.2 shall be separated from the stairway enclosure by the provision of «A» class divisions in accordance with regulation 26. Such spaces may have direct access to stairway enclosures by the provision of «A» class doors in accordance with regulation 26, and subject to a sprinkler system being provided in these spaces. However, cabins shall not directly open into the stairway enclosure.

4.5 Spaces other than public spaces, corridors, public toilets, special category spaces, other stairways required by regulation 28.1.5, open deck spaces and spaces covered by paragraph 4.4.2 are not permitted to have direct access to stairway enclosures.

4.6 Existing machinery spaces of category (10) described in regulation 26.2.2 and existing back offices for information counters which open directly into the stairway enclosure may be retained, provided that are protected by smoke detectors and that back offices for information counters contain only furniture of restricted fire risk.

4.7 In addition to the emergency lighting required by regulations II-1/42 and III/11.5, the means of escape including stairways and exits shall be marked, at all points of the escape route including angles and intersections, by lighting or photoluminescent strip indicators placed not more than 0.3 m above the deck. The marking must enable passengers to indentify all routes of escape and readily identify the escape exits. If electric illumination is used, it shall be supplied by the emergency source of power and it shall be so arranged that the failure of any single light, or cut in a lighting strip, will not result in the marking being ineffective. Additionally, all escape route signs and fire equipment location markings shall be of photoluminescent material. The Administration shall ensure that such lighting or photoluminescent equipment has been evaluated, tested and applied in accordance with the guidelines developed by the Organization.

4.8 A general emergency alarm system shall be provided. The alarm shall be audible throughout all the accommodation and normal crew working spaces and open decks, and its sound pressure level shall com-

* Reference is made to the quidelines to be development by the Organization.

ply with the standard developed by the Organization. The alarm shall continue to function after it has been triggered until it is manually turned off or is temporarily interrupted by a message on the public address system.

4.9 A public address system or other effective means of communication shall be available and audible throughout the accommodation, public and service spaces, control stations and open decks.

4.10 Furniture in stairway enclosures shall be limited to seating. It shall be fixed, limited to six seats on each deck in each stairway enclosure, be of restricted fire risk, and shall not restrict the passenger escape route. The Administration may permit additional seating in the main reception area within stairway enclosures, if it is fixed, non-combustible, and does not restrict the passenger escape route. Furniture shall not be permitted in passenger and crew corridors forming escape routes in cabin areas. In addition to the above, lockers of non-combustible material, providing storage for safety equipment required by regulations, may be permitted.

5. Accommodation and services spaces, stairway enclosures and corridors shall be fitted with an automatic sprinkler, fire detection and fire alarm system comlying with the requirements of regulation 12 or the guidelines developed by the Organization for an approved equivalent sprinkler system. A sprinkler system need not be fitted in private bathrooms and spaces having little or no fire risk such as voids and similar spaces.

6.1 All stairways in accommodation and service spaces shall be of steel frame construction except where the Administration sanctions the use of other equivalent material, and shall be within enclosures formed of «A» class divisions, with positive means of closure at all openings, except that:

.1 a stairway connecting only two decks need not be enclosed, provided the integrity of the deck is maintained by proper bulkheads or doors in one «tweendeck space. When a stairway is closed in one «tweendeck space, the stairway enclosure shall be protected in accordance with the tables for decks in regulation 26;

.2 stairways may be fitted in the open in a public space, provided they lie wholly within such public space.

6.2 Machinery spaces of category A shall be fitted with a fixed fire - extinguishing system comlying with the requirements of regulation 7.

6.3 Ventilation ducts passing through divisions between main vertical zones shall be equipped with a failsafe automatic closing fire damper which shall also be capable of being manually closed from each side of the division. In addition, fail-safe automatic closing fire dampers with manual operation from within the enclosure shall be fitted to all ventilation ducts serving both accommodation and service spaces and stairway enclosures where they pierce such enclosures. Ventilation ducts passing through a main fire zone division without serving spaces on both sides or passing through a stairway enclosure without serving that enclosure need not be fitted with dampers provided that the ducts are constructed and insulated to A-60 standard and have no openings within the stairway enclosure or in the trunk on the side which is not directly served.

6.4 Special category spaces and ro-ro cargo spaces shall comply with the requirements of regulations 37 and 38, respectively.

6.5 All fire doors in stairway enclosures, main vertical zone bulkheads and galley boundaries which are normally kept open shall be capable of release from a central control station and from a position at the door».

RESOLUTION MSC. 26(60)

(adopted on 10 April 1992)

ADOPTION OF AMENDMENTS TO CHAPTER II-1 OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

EXISTING RO-RO PASSENGER SHIPS

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28 (b) of the Convention of the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VIII (b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, hereinafter referred to as «the Convention» concerning the procedures for amending the Annex to the Convention, other than the provisions of chapter I,

RECALLING ALSO that by resolution A. 596 (15) the Assembly resolved that the Organization give a high priority to its work aimed at enhancing the safety of passenger ro-ro ferries.

HAVING CONSIDERED at its sixtieth session amendments to the Convention proposed and circulated in accordance with article VIII (b) (i) thereof,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII (b) (iv) of the Convention, the amendments to the Convention, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. DETERMINES,in accordance with article VIII (b) (vi) (2) (bb) of the Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 April 1994 unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention, or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. INVITES Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII (b) (vii) (2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 October 1994 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretatry - General, in conformity with article VIII (b) (v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary - General to

transmit copies of the resolution to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

AMENDMENTS TO CHAPTER II-1 OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

Regulation 1 - Application

Existing paragraph 3 is renumbered as paragraph 3.1 and the following new paragraph 3.2 is inserted after paragraph 3.1:

«3.2 Notwithstanding the provisions of paragraph 3.1, passenger ships which undergo repairs, alterations and modifications to meet the requirements of regulation 8.9 shall not be deemed to have undergone repairs, alterations and modifications of a major character».

Regulation 8 - Stability of passenger ships in damaged condition

1. The existing text following the title is replaced by the following:

«(Subject to the provisions of paragraph 9, paragraphs 2.3.1 to 2.3.4, 2.4.5 and 6.2 apply to passenger ships constructed on or after 29 April 1990. Paragraphs 7.2, 7.3 and 7.4 apply to all passenger ships)».

2. The following new paragraph 2.3.5 is added after existing paragraph 2.3.4;

«2.3.5 For passenger ships with ro-ro cargo spaces or special category spaces as defined in regulation II-2/3, constructed before 29 April 1990, the Administration may allow:

.1 reduction of the minimum range of the residual righting lever curve defined in paragraph 2.3.1; and

.2 calculation of the residual righting lever (GZ) referred to in paragraph 2.3.3 by the following formula:

$$\text{GZ (in metres)} = \frac{\text{heeling moment}}{\text{displacment}}$$

provided that in no case shall GZ be less than 0.09 m.».

3. The following new paragraph 9 is inserted after existing paragraph 8:

«9 Passenger ships with ro-ro cargo spaces or special category spaces as defined in regulation II-2/3, constructed before 29 April 1990, shall comply with the provisions of this regulation as amended by resolution MSC. 12 (56) and with additional paragraph 2.3.5, not later than the date prescribed below, according to the value of A/Amax as defined in the annex to the Calculation Procedure to Assess the Survivability Characteristics of Existing Ro-Ro Passenger Ships When Using a Simplified Method Based Upon Resolution A. 265 (VIII), developed by the Maritime Safety Committee at its fifty - ninth session in June 1991 (MSC/Circ. 574):

Value of A/Amax	Date of compliance
less than 70%	1 October 1994
70% or more but less than 75%	1 October 1996
75% or more but less than 85%	1 October 1998
85% or more but less than 90%	1 October 2000
90% or more but less than 95%	1 October 2005

The provisions of this regulation need not be applied to ships having the value of A/Amax of 95% or more».

RESOLUTION MSC. 27 (61)

(adopted on 11 December 1992)

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28 (b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VIII (b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, hereinafter referred to as «the Convention», concerning the procedures for amending the Annex to the Convention, other than the provisions of chapter I thereof,

HAVING CONSIDERED, at its sixty - first session, amendments to the Convention proposed and circulated in accordance with article VIII (b) (i) thereof,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII (b) (iv) of the Convention, the amendments to the Convention, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article VIII (b) (iv) (2) (bb) of the Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 April 1994 unless, prior to the date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention, or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. INVITES Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII (b) (vii) (2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 October 1994 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary - General, in conformity with article VIII (b) (v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Contracting Governments to the Gonvention;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary - General to transmit copies of the resolution to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE 1974 SOLAS CONVENTION

Access to spaces in the cargo area of oil tankers

1. Add the following after paragraph 11 of regulation II-1/2:

«12 An oil tanker is the oil tanker defined in regulation 1 of Annex I of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973».

2. Add a new regulation II-1/12-2:

«Regulation 12-2

Access to spaces in the cargo area of oil tankers

1. This regulation applies to oil tankers constructed on or after 1 October 1994.

2. Access to cofferdams, ballast tanks, cargo tanks and other spaces in the cargo area shall be direct from the open deck and such as to ensure their complete inspection. Access to double bottom spaces may be through a cargo pump-room, pump-room, deep cofferdam, pipe tunnel or similar compartments, subject to consideration of ventilation aspects.

3. For access through horizontal openings, hatches or manholes, the dimensions shall be sufficient to allow a person wearing a self-contained air-breathing apparatus and protective equipment to ascend or descend any ladder without obstruction and also to provide a clear opening to facilitate the hoisting of an injured person from the bottom of the space. The minimum clear opening should be not less than 600 mm by 600 mm.

4. For access through vertical openings, or manholes providing passage through the length and breadth of the space, the minimum clear opening should be not less than 600 mm by 800 mm at a height of not more than 600 mm from the bottom shell plating unless gratings or other footholds are provided.

5. For oil tankers of less than 5.000 tonnes deadweight smaller dimensions may be approved by the Administration in special circumstances, if the ability to traverse such openings or to remove an injured person can be proved to the satisfaction of the Administration».

Regulation II-1/37 - Communication between navigating bridge and machinery space.

3. Number the present paragraph as paragraph 1 and add the following:

«2. For ships constructed on or after 1 October 1994 the following reguirements apply in lieu of the provisions of paragraph 1:

At least two independent means shall be provided for communicating orders from the navigating bridge to the position in the machinery space or in the control room from which the speed and direction of thrust of the propellers are normally controlled: one of these shall be an engine-room telegraph which provides visual indication of the orders and responses both in the machinery spaces and on the navigating bridge. Appropriate means of communication shall be provided from the navigating bridge and the engine-room to any other position from which the speed or direction of thrust of the propellers may be controlled.»

Regulation II-1/42 - Emergency source of electric power in passenger ships

4. Insert the following paragraph after paragraph 3.2 of regulation II-1/42:

«3.3 The following provision in paragraph 3.1.2 shall not apply to ships constructed on or after 1 October 1994:

Unless a second independent means of starting the emergency generating set is provided, the single source of stored energy shall be protected to preclude its complete depletion by the automatic starting system.»

Regulation II-1/43 - Emergency source of electric power in cargo ships

5. Insert the following paragraph after paragraph 3.2 of regulation II-1/43:

«3.3 The following provision in paragraph 3.1.2 shall not apply to ships constructed on or after 1 October 1994:

Unless a second independent means of starting the emergency generating set is provided, the single source of stored energy shall be protected to preclude its complete depletion by the automatic starting system».

Regulation II-1/44 - Starting arrangements for emergency generating sets

6. Insert the following paragraph after paragraph 2 of regulation II-1/44:

«2.1 Ships constructed on or after 1 October 1994, in lieu of the provision of the second sentence of paragraph 2, shall comply with the following requirements:

The source of stored energy shall be protected to preclude critical depletion by the automatic starting system, unless a second independent means of starting is provided. In addition, a second source of energy shall be provided for an additional three starts within 30 minutes unless manual starting can be demonstrated to be effective».

Regulation II-1/45 - Precautions against shock, fire and other hazards of electrical origin.

7. Insert the following after paragraph 3.2 of regulation II-1/45:

«3.2.-1 For ships constructed on or after 1 October 1994, the requirement of paragraph 3.1 does not preclude the use of limited and locally earthed systems, provided that any possible resulting current does not flow directly through any dangerous spaces.»

8. Insert the following after paragraph 4.2:

«4.3 Ships constructed on or after 1 October 1994, in lieu of the provisions of paragraph 4.1, shall comply with the following requirements:

.1 Except as permitted by paragraph 4.3.2, earthed distribution systems shall not be used; n a tanker.

.2 The requirement of paragraph 4.3.1 does not preclude the use of earthed intrinsically safe circuits and in addition, under conditions approved by the Administration, the use of the following earthed systems:

.2.1 power supplied, control circuits and instrumentation circuits where technical of safety reasons preclude the use of a system with no connection to earth, provided the current in the hull is limited to not more than 5 amps in both normal and fault conditions; or

.2.2 limited and locally earthed systems, provided that any possible resulting current does not flow directly through any of the dangerous spaces; or

.2.3. alternating current power networks of 1,000 V root mean square (line to line) and over, provided that any possible resulting current does not flow directly through any of the dangerous spaces».

Amendments to chapter II-2 dealing with fire-protection requirements of new ships

Regulation II-2/1 - Application

9. Amend paragraph 1.1 read:

«1.1. Unless expressly provided otherwise, parts A, C and D of this chapter shall apply to ships the keels of which are

laid or which are at a similar stage of construction on or after 1 July 1986, and part B of this chapter shall apply to ships the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction on or after 1 October 1994.»

10. Add the following to the present sentence of paragraph 2:

«And for ships constructed before 1 October 1994 the Administration shall ensure that the requirements which are applicable under part B of chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended by resolutions MSC.1 (XLV), MSC.6 (48), MSC.13 (57), MSC.22 (59) and MSC.24 (60) are complied with.»

Regulation II-2/3 - Definitions

11. Add a new paragraph 33 as follows:

«33 for ships constructed on or after 1 Octobner 1994, in lieu of the definition of main vertical zones provided in paragraph 9, the following definition shall be applied:

Main vertical zones are those sections into which the hull, superstructure and deckhouses are divided by «A» class divisions, the mean length and width of which on any deck does not in general exceed 40 m.»

Fire main and fire pump sizing

Regulation II-2/4.4.2

12. Add the following after paragraph 4.2:

«4.2.1 Passenger ships constructed on or after 1 October 1994, in lieu of the provisions of paragraph 4.2, shall comply with the following requirements:

With the two pumps simultaneously delivering through the nozzles specified in paragraph 8 and sufficient hydrants to provide for the quantity of water specified in paragraph 4.1, a minimum pressure of 0.4 N/mm^2 for ships of 4.000 tons gross tonnage and above and 0.3 N/mm^2 for ships of less than 4.000 tons gross tonnage shall be maintained at all hydrants».

Regulation II-2/4.3.3.3.

13. Add the following after paragraph 3.3.3:

«3.3.3.1 For ships constructed on or after 1 October 1994, the alternative means to be provided in accordance with the provisions of paragraph 3.3.3 shall be an independently driven, power - operated emergency fire pump and with its source of power and sea connection located outside the machinery space.»

Regulation II-2/4.3.3.2.9.

14. Add the following after paragraph 3.3.2.8:

«3.3.2.9 Ships constructed on or after 1 October 1994, in lieu of the provisions of paragraph 3.3.2.6, shall comply with the following requirements:

The space containing the fire pump shall not be contiguous to the boundaries of machinery spaces of category A or those spaces containing main fire pumps. Where this is not practicable, the common bulkhead between th two spaces shall be insulated to a standard of structural fire protection equivalent to that required for a control station in regulation 44».

Release mechanism of CO^2

15. The following paragraphs are added after paragraph 2.4 of regulation II-2/5:

«2.5 Carbon dioxide systems installed on or after 1 October 1994 shall comply with the following requirements:

.1 Two separate controls shall be provided for releasing carbon dioxide into a protected space and to ensure the activities of the alarm.

One control shall be used to discharge the gas from its storage containers. A second control shall be used for opening the valve of the piping which conveys the gas into the protected space.

.2 The two controls shall be located inside a release box clearly identified for the particular space. If the box containing the controls is to be locked, a key to the box shall be in a break - glass type enclosure conspicuously located adjacent to the box.»

Prohibition of new installations of hallon system

16. Replace paragraph 3.1 of regulation II-2/5 by the following:

«3.1 The use of halogenated hydrocarbons as fire - extinguishing media is only permitted in machinery spaces, pump-rooms and in cargo spaces intended solely for the carriage of vehicles which are not carrying any cargo. New installations of halogenated hydrocarbon systems shall be prohibited on all ships.»

Regulations II-2/13 - Fixed fire detection and fire alarm systems

17. Replace paragraph 1.6 by the following:

«1.6 Indicating units shall, as a minimum, denote the section in which a detector or manually operated call point has operated. At least one unit shall be so located that it is easily accessible to responsible members of the crew at all times, when at sea or in port, except when the ship is out of service. One indicating unit shall be located on the navigating bridge if the control panel is located in the main fire control station».

18. Replace paragraph 1.8 by the following:

«1.8 Where the fire detection system does not include means of remotely identifying each detector individually, no section covering more than one deck within accommodation, service and control stations shall normally be permitted except a section which covers an enclosed stairway. In order to avoid delay in identifying the source of fire, the number of enclosed spaces included in each section shall be limited as determined by the Administration. In no case shall more than fifty enclosed spaces be permitted in any section. If the detection system is fitted with remotely and individually identifiable fire detectors, the sections may cover several decks and serve any number of enclosed spaces».

19. Replace paragraph 1.9 by the following:

«1.9 In passenger ships, if there is no fire detection system capable of remotely and individually identifying each detector, a section of detectors shall not serve spaces on bothsides of the ship nor on more than one deck and neither shall it be situated in more than one main vertical zone except that the Administration, if it is satisfied that the protection of the ship against fire will not thereby be recuced, may permit such a section of detectors to serve both sides of the ship and more than one deck. In passenger ships fitted with individually identifiable fire detectors, a section may serve spaces on both sides of the ship and on several decks but may not be situated in more than one main vertical zone.»

20. Add the following paragraph 1.15:

«1.15 Fire detection systems with a zone address identification capability fitted on or after 1 October 1994 shall be so arranged that:

– a loop cannot be damaged at more than one point by a fire;

– means are provided to ensure that any fault (e.g. power

break; short circuit; earth) occurring in the loop will not render the whole loop ineffective;

– all arrangements are made to enable the initial configuration of the system to be restored in the event of failure (electrical, electronic, informatic);

– the first initiated fire alarm will not prevent any other detector from initiating further fire alarms.»

Regulation 20

Fire control plans and fire drills

21. A new regulation 20.4 is added as follows:

«In ships carrying more than 36 passengers, plans and booklets required by this regulation shall provide the information regarding fire protection, fire detection and fire extinction based on the guidelines issued by the Organization».

Regulation II-2/24 -Main vertical zones and horizontal zones

22. Amended paragraph 1.1 to read:

«1.1 In ships carrying more than 36 passengers, the hull, superstructure and deckhouses shall be subdivided into main vertical zones by A-60 class divisions. Steps and recesses shall be kept to a minimum but where they are necessary they shall also be A-60 class divisions. Where a category 26.2.2(5), 26.2.2(9) or 26.2.2(10) space is on one side of the division the standard may be reduced to A-0.»

23. Amend paragraph 2 to read:

«2 As far as practicable, the bulkheads forming the boundaries of the main vertical zones above the bulkhead deck shall be in line with watertight subdivision bulkheads situated immediately below the bulkhead deck. The length and width of main vertical zones may be extended to a maximum of 48 m in order ot bring the ends of main vertical zones to coincide with subdivision watertight bulkheads or in order to accommodate a large public space extending for the whole length of the main vertical zone provided that the total area of the main vertical zone is not greater than 1,600 m² on any deck. The length or width of a main vertical zone is the maximum distance between the furthermost points of the bulkheads bounding it.»

24. Delete the reference to table 26.3.

Regulation II-2/25 - Bulkheads within a main vertical zone

25. Add the following at the beginning of the first sentence of paragraph 2:

«In ships carrying not more than 36 passengers,».

26. Replace paragraph 3 by the following:

«3 All bulkheads required to be «B» class divisions, except corridor bulkheads prescribed in paragraph 2, shall extend from deck to deck and to the shell or other boundaries unless the continuous «B» class ceiling or linings fitted on both sides of the bulkheads are at least of the same fire resistance as the bulkhead, in which case the bulkhead may terminate at the continuous ceiling or lining.»

Regulation II-2/26 - Fire ingtegrity of bulkheads and decks in ships carrying more than 36 passengers

27. Amend paragraph 2.1 as follows:

«2.1 Table 26.1 shall apply to bulkheads not bounding either main vertical zones or horizontal zones. Table 26.2 shall apply to decks not forming steps in main vertical zones nor bounding horizontal zones.»

28. In paragraph 2.2(3), delete the words «and lobbies».

29. Amend paragraph 2.2(4) to read:

«(4) Evacuation stations and external escape routes.

Survival craft stowage area.

Open deck spaces and enclosed promenades forming lifeboat and liferaft embarkation and lowering stations.

Muster stations, internal and external.

External stairs and open decks used for escape routes.

The ship's side to the waterline in the lightest seagoing condition, superstructure and deckhouse sides situated below and adjacent to the liferaft and evacuation slide embarkation areas.».

30. In paragraph 2.2(7), add «Operating rooms» at the end.

31. Delete «Operating rooms» from paragraph 2.2(9).

32. In paragraph 2.2(11), delete the word «emergency» between «driving» and «generators», and delete reference to «special category spaces» on the first, second and twentieth lines.

33. Delete paragraph 2.4 and 2.5, and renumber the present paragraph 2.5 as new paragraph 2.4.

34. Delete the present paragraph 2.7, and add a new paragraph 2.5 as follows:

«.5 The Administration shall determine in respect of category (5) spaces whether the insulation values in table 26.1 shall apply to ends of deckhouse and superstructures, and whether the insulation values in table 26.2 shall apply to weather decks. In no case shall the requirements of category (5) of table 26.1 or 26.2 necessitate enclosure of spaces which in the opinion of the Administration need not be enclosed.»

35. Replace tables 26.1 and 26.2 by the following:

«TABLE 26.1 - BULKHEADS NOT BOUNDING EITHER MAIN VERTICAL ZONES OR HORIZONTAL ZONES

Spaces		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Control stations	(1)	B-0[a]	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-60
Stairways	(2)		A-0[a]	A-0	A-0	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0[c]	A-0	A-15	A-30	A-15	A-30
Corridors	(3)			B-15	A-60	A-0	B-15	B-15	B-15	B-15	A-0	A-15	A-30	A-0	A-30

Spaces		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Evacuation stations and external escape routes	(4)			A-0	A-60[b]	A-60[b]	A-60[b]	A-0	A-0	A-60[b]	A-60[b]	A-60[b]	A-60[b]		
Open deck spaces	(5)					-	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Accommodation spaces of minor fire risk	(6)						B-0	B-0	B-0	C	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Accommodation spaces of moderate fire risk	(7)							B-0	B-0	C	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60
Accommodation spaces of greater fire risk	(8)								B-0	C	A-0	A-30	A-60	A-15	A-60
Sanitary and similar spaces	(9)									C	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Tanks, voids and auxiliary machinery spaces having little or no fire risk	(10)										A-0[a]	A-0	A-0	A-0	A-0
Auxiliary machinery spaces, cargo spaces, cargo and other oil tanks and other similar spaces of moderate fire risk	(11)											A-0[a]	A-0	A-0	A-15
Machinery spaces and main galleys	(12)												A-0[a]	A-0	A-60
Store-rooms, workshops, pantries, etc.	(13)													A-0[a]	A-0
Other spaces in which flammable liquids are stowed	(14)														A-30

«TABLE 26.2 - DECS NOT FORMING STEPS IN MAIN VERTICAL ZONES NOR BOUNDING HORIZONTAL ZONES

Spaces above		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Spaces below															
Control stations	(1)	A-30	A-30	A-15	A-0	A-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-60
Stairways	(2)	A-0	A-0	-	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Corridors	(3)	A-15	A-0	A-0[a]	A-60	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Evacuation stations and external escape routes	(4)	A-0	A-0	A-0	A-0	-	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0

Spaces	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Open deck spaces (5)	A-0	A-0	A-0	A-0	-	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Accommodation spaces of minor fire risk (6)	A-60	A-15	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Accommodation spaces of moderate fire risk (7)	A-60	A-15	A-15	A-60	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Accommodation spaces of greater fire risk (8)	A-60	A-15	A-15	A-60	A-0	A-15	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Sanitary and similar spaces (9)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Tanks, voids and auxiliary machinery spaces having little or no fire risk (10)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0[a]	A-0	A-0	A-0	A-0
Auxiliary machinery spaces, cargo spaces, cargo and other oil tanks and other similar spaces of moderate fire risk (11)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0[a]	A-0	A-0	A-30
Machinery spaces and main galleys (12)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-30	A-30[a]	A-0	A-60
Store-rooms, workshops, pantries etc. (13)	A-60	A-30	A-15	A-60	A-0	A-15	A-30	A-30	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Other spaces in which flammable (14)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-30	A-60	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0

a. Where adjacent spaces are in the same numerical category and superscript a appears, a bulkhead or deck between such spaces need not be fitted if deemed unnecessary by the Administration.

For example, in category (12) a bulkhead need not be required between a galley and its annexed pantries hrovided the pantry bulkhead and decks maintain the integrity of the galley boundaries.

A bulkhead is, however, required between a galley and a machinery space even though both spaces are in category (12).

b. The ship's side, to the waterline in the lightest seagoing condition, superstructure and deckhouse sides situated below and adjacent to the lifeafts and evacuation slides may be reduced to A-30.

c. Where public toilets are installed completely within the stairway enclosure, the public toilet bulkhead within the stairway enclosure can be of «B» class integrity».

36. Delete tables 26.3 and 26.4.

Regulation II-2/28 - Means of escape

37. Delete «accommodated or «from the last sentence of paragraph 1.1.

38. Replace paragraph 1.4 by the following:

«1.4 A corridor, lobby, or party of a corridor from which there is only one route of escape shall be prohibited.»

39. Replace paragraph 1.5 by the following:

«.5 At least one of the means of escape required by paragraphs 1.1 and 1.2 shall consist of a readily accessible enclosed stairway, which shall provide continuous fire shelter

from the level of its origin to the appropriate lifeboat and liferaft embarkation decks, or to the uppermost weather deck if the embarkation deck does not extend to the main vertical zone being considered. In the latter case, direct access to the embarkation deck by way of external open stairways and passageways shall be provided and shall have emergency lighting in accordance with regulation III/11.5 and slip-free surfaces under foot. Boundaries facing external open stairways and passageways forming part of an escape route and boundaries in such a position that their failure during a fire would impede escape to the embarkation deck shall have fire integrity, including insulation values, in accordance with the tables in regulation II-2/26. The widths, number and continuity of escapes shall be as follows:

.5.1 Stairways shall not be less than 900 mm in clear width. Stairways shall be fitted with handrails on each side. The minimum clear width of stairways shall be increased by 10 mm for every one person provided for in excess of 90 persons. The maximum clear width between handrails where stairways are wider than 900 mm shall be 1,800 mm. The total number of persons to be evacuated by such staiways shall be assumed to be two thirds of the crew and the total number of passengers in the areas served by such stairways. The width of the stairways shall conform to standards not inferior to those adopted by the Organization.

.5.2 All stairways sized for more than 90 persons shall be aligned fore and aft.

.5.3 Doorways and corridors and intermediate landings included in means of escape shall be sized in the same manner as stairways.

.5.4 stairways shall not exceed 3.5 m in vertical rise without the provision of a landing and shall not have an angle of inclination greater than 45°.

.5.5 Landing at each deck level shall be not less than 2 m^2 in area and shall increase by 1 m^2 for every 10 persons provided for in excess of 20 persons but need not exceed 16 m^2, except for those landings servicing public spaces having direct access onto the stairway enclosure.

40. Add new paragraphs 1.9 and 1.10 as follows:

«.9 Where the Administration has granted dispensation under the provisions of paragraph 1.1, the sole means of escape shall provide safe escape. However, stairways shall not be less than 800 mm in clear width hanrails on both sides.

.10 In addition to the emergency lighting required by regulations II-1/42 and III/11.5, the means of escape, including stairways and exits, shall be marked by lighting or photoluminescent strip indicators placed not more than 0.3 m above the deck at all points of the escape route including angles and intersections. The marking must enable passengers to identify all the routes of escape and readily identify the escape exits. If electric illumination is used, it shall be supplied by the emergency source of power and it shall be so arranged that the failure of any single light or cut in a lighting strip, will not result in the marking being ineffective. Additionally, all escape route signs and fire equipment location marking shall be of photoluminescent material or marked by lighting. The Administration shall ensure that such lighting or photoluminescent equipment have been evaluated, tested and applied in accordance with the quidelines developed by the Organization.»

41. Add a new paragraph 3.3 as follows:

«3.3 Two means of escape shall be provided from a machinery control room located within a machinery space, at least one of which will provide continuous fire shelter to a safe position outside the machinery space.»

Regulation II-2/29 - Protection of stairways and lifts in accommodation and service spaces.

42. Replace paragraph 2 by the following:

«2 Stairway enclosures shall have direct access to the corridors and be of a sufficient area to prevent congestion, having in view the number of persons likely to use them in an emergency. Within the perimeter of such stairway enclosures, only public toilets, lockers of non-combustible material providing storage for safety equipment and open information counters are permitted. Only public spaces, corridors, public toilets, special category spaces, other escape stairways required by 28.1.5 and external areas are permitted to have direct access to these stairway enclosures.»

Regulation II-2/30 - Openings in «A» class division

43. Replace paragraph 4 by the following:

«4 Fire doors in main vertical zone bulkheads and stairway enclosures shall satisfy the following requirements:

.1 The doors shall be self-closing and be capable of closing with an angle of inclination of up to 3.5° opposing closure and shall have an approximately uniform rate of closure of no more than 40 s and no less than 10 s with ship in the upright position.

.2 Remote-contolled sliding or power-operated doors shall be equipped with an alarm that sounds at least 5 s but no more than 10 s before the door begins to move and continue sounding until the door is completely closed. Doors designed to reopen upon contacting an object in its path shall reopen sufficiently to allow a clear passage of at least 0.75 m, but no more than 1 m.

.3 All doors shall be capable of remote and automatic release from a continuously manner central control station, either simultaneously or in groups, and also individually from a position at both sides of the door. Indication must be provided at the fire control panel in the continuously manner central control station whether each of the remote-controlled doors are closed. The release mechanism shall be so designed that the door will automatically close in the event of disruption of the control system of central power supply. Release switches shall have an on-off function to prevent automatic resetting of the system. Hold-back hooks not subject to central control station release are prohibited.

.4 Local power accumulators for power-operated doors shall be provided in the immediate vicinity of the doors to enable the doors to be operated at least ten times (fully opened and closed) using the local controls.

.5 Double-leaf doors equipped with a latch necessary to their fire integrity shall have a latch that is automatically activated by the operation of the doors when released by the system.

.6 Doors giving direct access to special category spaces which are power-operated and automatically closed need not be equipped with alarms and remote-release mechanisms required in .2 and .3».

44. In paragraph 5, add the following words at the beginning:

«In ships carrying not more than 36 passengers,».

45. In paragraph 6, add the following words at the end of the first sentence:

«provided that there is no requirement for such boundaries to have «A» class integrity in regulation 33.3».

46. Insert a new paragraph 7 as follows:

«7 All «A» class doors located in stairways, public spaces and main vertical zone bulkheads inescape routes shall be equipped with a self-closing hose port of material, construction and fire resistance with is equivalent to the door into which it is fitted, and shall be a 150 mm square clear opening with the door closed and shall be insert into the lower edge of the door, opposite the door hinges, or in the case of sliding doors, nearest the opening.»

Regulation II-2/31 - Openings in «B» class division

47. Renumber paragraph 1 as paragraph 1.1 and amend the first sentence to read:

«Doors and door frames in «B» class divisions and means of securing them shall provide a method of closure which shall have resistance to fire equivalent to that of the divisions* except that ventilation openings may be permitted in the lower portion of such doors.»

«*Reference is made to the Recommendation on Fire Test Procedures for «A», «B» and «F» class divisions, adopted by resolution A.517 (13).»

48. Add a new paragraph 1.2 to read:

«1.2 Cabin doors in «B» class divisions shall be of a self-closing type. Hold-backs are not permitted.»

49. In paragraph 3, add the following at the beginning: «In ships carrying not more than 36 passengers».

Regulation II-2/32 - Ventilation systems

Paragraph 1.1 is revised by deleting «16.2 to 16.9» at the end of the sentence and replacing it with «16.2 to 16.6, 16.8 and 16.9».

50. Replace paragraph 1.5 by the following:

«1.5 Stairway enclosures shall be ventilated and shall be served only by an independent fan and duct system which shall not serve any other spaces in the ventilation system.»

The following new paragraphs 1.8 and 1.9 are inserted:

«1.8 Ventilation ducts shall be provided with suitably located hatches for inspection and cleaning, where reasonable and practicable.

1.9 Exhaust ducts from galley ranges in which grease or fat is likely to accumulate shall meet requirements of regulation II-2/16.3..2.1 and 16.3.2.2 and shall be fitted with:

·1 a grease trap readily removable for cleaning unless an alternative approved grease removal system is fitted;

·2 a fire damper located in the lower end of the duct which is automatically and remotely operated, and in addition a remotely operated fire damper located in the upper end of the duct;

·3 a fixed means for extinguishing a fire within the duct;

·4 remote control arrangements for shutting off the exhaust fans and supply fans, for operating the fire dampers mentioned in ·2 and for operating the fire-extinguishing system, which shall be placed in a position close to the entrance to the galley. Where a multi-branch system is installed, means shall be provided to close all branches exhausting through the same main duct before an extinguishing medium is released into the systems; and

·5 suitably located hatches for inspection and cleaning».

Regulation II-2/33 - Windows and sidescuttles

51. Amend paragraph 2 to read:

«2 Notwithstanding the requirements of the tables in regulations 26 and 27, all windows and sidescuttles in bulkheads separating accommodation and service spaces and control stations from weather shall be constructed with frames of steel or other suitable material.

The glass shall be retained by a metal glazing bead on angle».

52. Add new paragraph 3 as follows:

«3 Windows facing life-saving appliances, embarkation and muster areas, external stairs and open decks used for escape routes, and windows situated below liferaft and escape slide embarkation areas whall have the fire integrity as required in the tables in regulation II-2/26. Where automatic dedicated springkler heads are provided for windows, A-O windows may be accepted as equivalent. Windows located in the ship's side below the lifeboat embarkation areas shall have the fire integrity at least equal to "A-O" class».

Regulation II-2/34 - Restricted use of combustible material

53. Insert the words «draught stops» between «grounds» and «ceilings» in the first sentence of paragraph 1.

54. Amend paragraph 6 to read:

«6 Furniture in stairway enclosures shall be limited to seating.

It shall be fixed, limited to six seats on each deck in each stairway enclosure, be of restricted fire risk, and shall not restrict the passenge escape route. The Administration may permit additional seating in the main reception area within a stairway enclosure if it is fixed, non-combustisle and does not restrict the passenger escape route. Furniture shall not be permitted in passenger and crew corridors forming escape routes in cabih areas». In addition to the above, lockers of non-combustible material, providing storage for safety equipment required by regulation, may be permitted.

Regulation II-2/36 - Fixed fire detection and fire alarm systems, automatic sprinkler, fire detection and fire alarm systems

55. Replace regulation 36 by the following:

«Fixed fire detection and fire alarm systems and automatic sprinkler, fire detection and fire alarm systems

1 In passenger ships carrying not more than 36 passengers there shall be installed throughout each separate zone, whether vertical or horizontal, in all accommodation and service spaces and, where it is considered necessary by the Administration, in control stations, except spaces which afford no substantial fire risk such as void spaces, sanitary spaces, etc., either:

·1 a fixed fire detection and fire alarm system of an approved type and complying with the requirements of regulation 13 and so installed and arranged as to detect the presence of fire in such spaces; or

·2 an automatic sprinkler, fire detection and fire alarm system of an approved type and complying with the requirements of regulation 12 or the guidelines developed by the Organization for an approved equivalent sprinkler system and so installed and arranged as to protect such spaced and, in addition, a fixed fire detection and fire alarm system of an approved type complying with the requirements of regulation 13 so installed and arranged as to provide smoke detection in corridors, stairways and escape routes within accommodation spaces.

2 Passenger ships carrying more than 36 passengers shall be equipped with an automatic sprinkler, fire detection

and fire alarm system of an approved type complying with the requirements of regulation 12, or the guidelines developed by the Organization for an approved equivalent sprinkler system in all service spaces, control stations and accommodation spaces, including corridors and stairways. Alternatively, control stations where water may cause damage to essential equipment may be fitted with an approved fixed fire-extinguishing system of another type. A fixed fire detection and fire alarm system of an approved type shall be installed, complying with the requirements of regulation 13 so installed and arranged as to provide smoke detection in service spaces, control stations and accommodation spaces, including corridors and stairways. Smoke detectors need not be fitted in private bathrooms and galleys. Spaces having little or no fire risk such as voids, public toilets and similar spaces need not be fitted with an automatic sprinkler system, or fixed fire detection and alarm system».

Regulation II-2/37 - Protection of special category spaces

56. Amend paragraph 1.2.1 as follows:

«1.2.1 In passenger ships carrying more than 36 passengers the boundary bulkheads and decks of special category spaces shall be insulated to A-60 class standard. However, where a category 26.2.2(5), 26.2.2(9) or 26.2.2(10) space is on one side of the division the standard may be reduced to A-0.»

57. Renumber existing paragraph 1.2.2 as 1.2.3 and insert a new paragraph 1.2.2 to read:

«1.2.2 In passenger ships carrying not more than 36 passengers the boundary bulkheads of special category spaces shall be insulated as required for category (11) spaces in table 27.1 and the horizontal boundaries as required for category (11) spaceds in table 27.2».

Regulation II-2/40 - Fire patrols, detection, alarms and public address systems

58. Add the words «and open decks» at the end of paragraph 5.

59. Paragraph 5 is amended to add after the last sentence:

«Each member of the fire patrol shall be provided with a two-way portable radio telephone apparatus».

60. Add new paragraphs 7.1 to 7.2:

«7.1 Passenger ships carrying more than 36 passengers shall have the detection alarms for the systems required by regulation 36.2 centralized in a continuously manned central control station. In addition, controls fore remote closing of the fire doors and shutting down the ventilation fans, shall be centralized in the same location. The ventilation fans shall be capable of reactivation by the crew at the continuously manned control station. The control panels in the central control station shall be capable of indicating open or closed positions of fire doors, closed or off status of the detectors, alarms and fans. The control panel shall be continuously powered and should have an automatic change-over to stand-by power supply in case of loss of normal power supply. The control panel shall be powered from the main source of electrical power and the emergency source of electrical power defined by regulation II-1/42 unless other arrangements are permitted by the regulations, as applicable.

7.2 The control panel shall be designed on the fail-safe principle, e.g. an open detector circuit shall cause an alarm condition, as noted in regulations II-2/13.1.3 and II-1/51.1.4».

Regulation 59 - Venting, purging, gas-freeing and ventilation

60-1 The following new paragraph 4 should be inserted after the existing paragraph 3:

«4 Inerting, Ventilation and gas measurement

4.1 This paragraph shall apply to oil tankers constructed on or after 1 October 1994.

4.2 Double hull and double bottom spaces shall be fitted with suitable connections for the supply of air.

4.3 On tankers required to be fitted with inert gas systems:

· 1 double hull spaces shall be fitted with suitable connections for the supply of intert gas;

· 2 where hull spaces are connected to a permanently fitted inert gas distribution system, means shall be provided to prevent hydrocarbon gases from the cargo tanks entering the double hull spaces through the system;

· 3 where such spaces are not permanently connected to an inert gas distribution system, appropriate means shall be provided to allow connection to the inert gas main.

4.4.1 Suitable portable instruments for measuring oxygen and flammable vapour concentrations shall be provided. In selecting these instruments, due attention shall be given for their use in combination with the fixed gas sampling line systems referred to in paragraph 4.4.2.

4.4.2 Where atmosphere in double hull spaces cannot be reliably measured using flexible gas sampling hoses. such spaces shall be fitted with permanent gas sampling lines. The configuration of such line systems shall be adapted to the design of such spaces.

4.4.3 The materials of construction and the dimensions of gas sampling lines shall be such as to prevent restriction. Where plastic materials are used, they should be electrically conductive».

Chapter III

Regulation 50

General emergency alarm system

61 Delete the full stop at the end of the regulation and add the following:

«and open decks, and its sound pressure level shall comply with the standard developed by the Organization. The alarm shall continue to function after it has been triggered until it is manually turned off or is temporarily interrupted by a message on the public address system».

Approved amendments to chapter IV

Regulation IV/13 - Sourced of energy

62 Replace the existing text of paragraphs 2.1 to 2.3 by:

« · 1 one hour or ships provided with an emergency source of electrical power, if such source of power complies fully with all relevant provisions of regulation II-1/42 or 43, including the supply of such power to the radio installations; and

· 2 six hours on ships not provided with an emergency source of electrical power complying fully with all relevant provisions of regulation II-1/42 or 43, including the supply of such power to the radio installations».

63 Delete the reference in regulation IV/13.4 to paragraph 2.3.

Regulation IV/14 - Performance standards

64 Replace «by prescribed» in regulation IV/14.2 by «prescribed by».

ΜΕΡΟΣ Β'

ΑΠΟΦΑΣΗ MSC 24(60)

(Υιοθετηθείσα την 10η Απριλίου 1992)

ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΣΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ-2 ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974 ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΣΕ ΜΕΤΡΑ ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Έχοντας υπόψη το άρθρο 28(β) της Συμβάσεως του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, πο υαφορά στις αρμοδιότητες της Επιτροπής,

Έχοντας παραπέρα υπόψη το άρθρο VIII (β) της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, 1974, η οποία θα αναφέρεται στη συνέχεια ως «η Σύμβαση», που αφορά στις διαδικασίες τροποποίησης του Παραρτήματος της Σύμβασης, εκτός από τις διατάξεις του Κεφαλαίου Ι αυτής,

Ανησυχώντας για τα πρόσφατα σοβαρά ατυχήματα από πυρκαϊές που προκάλεσαν απώλειες ανθρώπινης ζωής,

Αναγνωρίζοντας ότι υπάρχει επιτακτική και επείγουσα ανάγκη βελτίωσης των μέτρων πυρασφαλείας για υπάρχοντα επιβατηγά πλοία,

Αφού εξέτασε στην εξηκοστή σύνοδό της τροποποιήσεις στη Σύμβαση που προτάθηκαν και κυκλοφόρησαν σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) (i) αυτής,

1. Υιοθετεί, σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) (iv) της Σύμβασης, τις τροποποιήσεις της Σύμβασης, το κείμενο των οποίων παρατίθεται στο Παράρτημα της παρούσας απόφασης.

2. Καθορίζει, σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) vi) (2) (ββ) της Σύμβασης ότι οι τροποποιήσεις θα θεωρούνται ότι έχουν γίνει αποδεκτές την 1η Απριλίου 1994, εκτός αν πριν από την ημερομηνία αυτή τα περισσότερα από το ένα τρίτο των Συμβαλλομένων Κρατών - Μελών της Σύμβασης ή Συμβαλλόμενα Κράτη, των οποίων το άθροισμα των εμπορικών τους στόλων αποτελεί όχι λιγότερο από το 50% της ολικής χωρητικότητας του παγκοσμίου Εμπορικού στόλου, έχουν γνωστοποιήσει τις αντιρρήσεις τους στις τροποποιήσεις.

3. Καλεί τα συμβαλλόμενα Κράτη να σημειώσουν ότι σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) (vii) (2) της Σύμβασης, οι τροποποιήσεις θα τεθούν σε ισχύ την 1η Οκτωβρίου 1994, εφόσον γίνουν αποδεκτές σύμφωνα με την παραπάνω παράγραφο 2.

4. Παρακαλεί το Γενικό Γραμματέα, σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) (v) της Σύμβασης, να διαβιβάσει θεωρημένα αντίγραφα της παρούσας απόφασης και του κειμένου των τροποποιήσεων που περιλαμβάνεται στο Παράρτημα σε όλα τα Συμβαλλόμενα Κράτη - Μέλη στη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, 1974.

5. Παρακαλεί ακόμη το Γενικό Γραμματέα να διαβιβάσει αντίγραφα της απόφασης στα Μέλη του Οργανισμού που δεν είναι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις στη Σύμβαση.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ-2 ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974

Κανονισμός 1 - Εφαρμογή

1. Η υπάρχουσα παράγραφος 3 επαναριθμείται ως παράγραφος 3.1 και η ακόλουθη νέα παράγραφος 3.2 προστίθεται μετά την παράγραφο 3.1.

«3.2. Ανεξάρτητα από τις διατάξεις της παραγράφου 3.1, όταν σε επιβατηγά πλοία που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες εκτελούνται επισκευές, μετασκευές, μετατροπές και σχετικοί εξοπλισμοί θα εφαρμόζονται τα ακόλουθα:

· 1 Όλα τα υλικά που εισάγονται στα πλοία αυτά, θα πληρούν τις απαιτήσεις που αφορούν στα υλικά και έχουν εφαρμογή στα πλοία τα οποία έχουν κατασκευασθεί την ή μετά την 1 Οκτωβρίου 1994 και

· 2 Όλες οι επισκευές, μετασκευές, μετατροπές και σχετικοί εξοπλισμοί που συνεπάγονται την αντικατάσταση υλικού 50 ή περισσοτέρων τόννων, εκτός εκείνων που απαιτούνται από τον Κανονισμό 41-1, θα πληρούν τις απαιτήσεις που έχουν εφαρμογή στα πλοία αυτά που έχουν κατασκευασθεί την ή μετά την 1 Οκτωβρίου 1994».

Κανονισμός 3. Ορισμοί

2. Οι ακόλουθες νέες παράγραφοι 22-1 και 22-2 προστίθενται μετά την υπάρχουσα παράγραφο 22:

«22-1 "Κεντρικός σταθμός ελέγχου" είναι ένας σταθμός ελέγχου στον οποίο είναι συγκεντρωμένες οι ακόλουθες λειτουργίες ελέγχου και ενδείξεως:

· 1 μόνιμο σύστημα ανίχνευσης και αναγγελίας πυρκαϊάς,

· 2 σύστημα αυτόματου ραντισμού, ανίχνευσης και αναγγελίας πυρκαϊάς,

· 3 πίνακας ενδείξεων θυρών πυρασφαλείας,

· 4 κλείσιμο θυρών παρασφαλείας,

· 5 πίνακας ενδείξεων υδατοστεγών θυρών,

· 6 άνοιγμα και κλείσιμο υδατοστεγών θυρών,

· 7 ανεμιστήρες αερισμού,

· 8 γενικός συναγερμός/αναγγελία πυρκαϊάς,

· 9 συστήματα επικοινωνίας περιλαμβανομένων των τηλεφώνων και

· 10 μικρόφωνο του συστήματος μεγαφωνικής αναγγελίας.

«22-2 "Συνεχώς επανδρωμένος κεντρικός σταθμός ελέγχου" είναι ένας κεντρικός σταθμός ελέγχου, ο οποίος επανδρώνεται συνεχώς από υπεύθυνο μέλος του πληρώματος».

Κανονισμός 17 - Εξάρτηση πυροσβέστη

3. Η ακόλουθη πρόταση προστίθεται στο τέλος της υπάρχουσας παραγράφου 1.2.2:

«Σε επιβατηγά πλοία που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες, θα προβλέπονται τουλάχιστον δύο σειρές αμοιβών γομώσεων για κάθε αναπνευστική συσκευή και όλοι οι κύλινδροι αέρα για τις αναπνευστικές συσκευές θα μπορούν να εναλλάσσονται».

4. Η ακόλουθη πρόταση προστίθεται στο τέλος της υπάρχουσας παραγράφου 3.1.1:

«Σε επιβατηγά πλοία που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες, θα προβλέπονται δύο πρόσθετες εξαρτήσεις πυροσβέστη για κάθε κύρια κατακόρυφη ζώνη».

5. Η ακόλουθη πρόταση προστίθεται στο τέλος της υπάρχουσας παραγράφου 4:

«Σε κάθε κύρια κατακόρυφη ζώνη θα αποθηκεύονται δύο τουλάχιστον εξαρτήσεις πυροσβέστη».

6. Μετά τον υπάρχοντα κανονισμό 41 προστίθενται οι ακόλουθοι νέοι κανονισμοί 41-1 και 41-2:

Κανονισμός 41-1

- Αναβάθμιση των επιβατηγών πλοίων που μεταφέρουν περισσότερους των 36 επιβατών και έχουν κατασκευασθεί πριν από την 1 Οκτωβρίου 1994.

1. Ο κανονισμός αυτός θα εφαρμόζεται σε επιβατηγά πλοία που μεταφέρουν περισσότερους των 36 επιβατών και έχουν κατασκευασθεί πριν από την 1 Οκτωβρίου 1994.

2. Επιβατηγά πλοία τα οποία δεν πληρούν όλες τις απαιτήσεις του Κεφαλαίου II-2 που έχουν εφαρμογή σε πλοία που έχουν κατασκευασθεί την ή μετά την 25 Μαΐου 1980 (Απαιτήσεις του Κεφαλαίου II-2 της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα 1974, όπως υιοθετήθηκε από την Διεθνή Διάσκεψη για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα 1974, που έχουν εφαρμογή σε νέα επιβατηγά πλοία) θα συμμορφώνονται με τα εξής:

- 1 παράγραφο 1 του Κανονισμού 41-2 το αργότερο μέχρι την 1 Οκτωβρίου 1994, και
- 2 παραγράφους 2, 3, 4 και 5 του Κανονισμού 41-2 το αργότερο μέχρι την 1 Οκτωβρίου 1997, και
- 3 παράγραφο 6 του Κανονισμού 41-2 το αργότερο μέχρι την 1 Οκτωβρίου 2000, και
- 4 όλες τις απαιτήσεις του Κεφαλαίου II-2 που έχουν εφαρμογή σε πλοία που έχουν κατασκευασθεί την ή μετά την 25 Μαΐου 1980 (Απαιτήσεις του Κεφαλαίου II-2 της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα 1974, όπως υιοθετήθηκε από τη Διεθνή Διάσκεψη για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα 1974, που έχουν εφαρμογή σε νέα επιβατηγά πλοία) το αργότερο μέχρι την 1 Οκτωβρίου 2010.

3. Επιβατηγά πλοία τα οποία πληρούν όλες τις απαιτήσεις που έχουν εφαρμογή σε πλοία που έχουν κατασκευασθεί την ή μετά την 25 Μαΐου 1980 (εφαρμοστέες απαιτήσεις του Κεφαλαίου II-2 της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα 1974, όπως τροποποιήθηκε από τις Αποφάσεις MSC 1 (XLV), MSC 6(48), MSC 11(55), MSC 12(56), MSC 13(57) και MSC 22/(59))θα συμμορφώνονται με τα εξής:

- 1 παράγραφο 1 του κανονισμού 41-2 το αργότερο μέχρι την 1 Οκτωβρίου 1994, και
- 2 παραγράφους 2 και 4 του κανονισμού 41-2 το αργότερο μέχρι την 1 Οκτωβρίου 1997, και
- 3 παράγραφο 6 του κανονισμού 41-2 το αργότερο μέχρι την 1 Οκτωβρίου 2000, και
- 4 παράγραφο 5 του κανονισμού 41-2 το αργότερο μέχρι την 1 Οκτωβρίου 2005 ή 15 έτη μετά την ημερομηνία κατασκευής του πλοίου, οποιοδήποτε συμβεί αργότερα.

4. Για τους σκοπούς του κανονισμού αυτού, επιβατηγά πλοία τα οποία πληρούν στο σύνολό τους όλες τις απαιτήσεις του Μέρους Η του Κεφαλαίου II που περιλαμβάνεται στις τροποποιήσεις της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα 1960 που υιοθετήθηκαν από τη Συνέλευση του Οργανισμού με την Απόφαση Α 122 (V), μπορεί να θεωρηθούν ως επιβατηγά πλοία τα οποία πληρούν τις απαιτήσεις που έχουν εφαρμογή σε επιβατηγά πλοία που έχουν κατασκευασθεί την ή μετά την 25 Μαΐου 1980 (Απαιτήσεις του Κεφαλαίου II-2 της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα 1974, όπως υιοθετήθηκε από την Διεθνή Διάσκεψη για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα 1974, που έχουν εφαρμογή στα νέα επιβατηγά πλοία).

Κανονισμός 41-2

- Απαιτήσεις για επιβατηγά πλοία που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες και έχουν κατασκευασθεί πριν από την 1 Οκτωβρίου 1994.

1.1. Τα σχέδια και εγχειρίδια που απαιτούνται από τον κανονισμό 20 θα περιλαμβάνουν πληροφορίες που αφορούν την πυροπροστασία, πυρανίχνευση και κατάσβεση πυρκαϊάς βάσει οδηγιών που καταρτίζονται από τον Οργανισμό*.

1.2. Κάθε μέλος της περιπολίας πυρκαϊάς θα εφοδιάζεται με αμφίδρομη φορητή ραδιοτηλεφωνική συσκευή.

1.3. Θα προβλέπονται συσκευές παραγωγής ομίχλης ύδατος όπως απαιτείται από τους Κανονισμούς 7.6, 17.3.2 και 37.1.5.1.

1.4. Θα προβλέπονται φορητές συσκευές παραγωγής αφρού, όπως απαιτείται από τους Κανονισμούς 7.1.2, 7.2.2 και 37.1.5.2.

1.5. Όλα τα προβλεπόμενα ακροσωλήνια των εύκαμπτων σωλήνων θα είναι εγκεκριμένου τύπου διπλής χρήσης (δηλ. ραντισμού/προβολής) και θα περιλαμβάνουν μέσο διακοπής.

2. Όλοι οι χώροι ενδιαίτησης και υπηρεσίας, περιφραγμένοι χώροι κλιμακοστασίων και διάδρομοι θα εφοδιάζονται με σύστημα ανίχνευσης καπνού και αναγγελίας εγκεκριμένου τύπου που θα πληροί τις απαιτήσεις του κανονισμού 13. Το σύστημα αυτό δεν απαιτείται να εγκαθίσταται σε ατομικά λουτρά και σε χώρους που παρουσιάζουν μικρό ή μηδενικό κίνδυνο πυρκαϊάς όπως οι κενοί και παρόμοιοι χώροι. Στο μαγειρείο θα εγκαθίστανται ανιχνευτές που θα λειτουργούν με θερμότητα αντί καπνό.

3. Ανιχνευτές καπνού που συνδέονται στο σύστημα ανίχνευσης καπνού και αναγγελίας θα εγκαθίστανται επίσης πάνω από τις οροφές σε κλιμακοστάσια και διαδρόμους, όπου η κατασκευή των οροφών είναι από καύσιμα υλικά.

4.1. Οι γιγγλυμωτές θύρες πυρασφαλείας σε περιφράγματα κλιμακοστασίων, διαφράγματα κυρίων κατακορύφων ζωνών και οριακά χωρίσματα μαγειρείων, οι οποίες τηρούνται συνήθως ανοικτές, θα είναι αυτόκλειστες και θα μπορούν να απελευθερώνονται από κεντρικό σταθμό ελέγχου και από θέση παρά τη θύρα.

4.2. Σε συνεχώς επανδρωμένο κεντρικό σταθμό ελέγχου θα τοποθετείται πίνακας που θα δείχνει εάν οι θύρες πυρασφαλείας σε περιφράγματα κλιμακοστασίων, διαφράγματα κυρίων κατακόρυφων ζωνών και οριακά χωρίσματα μαγειρείων είναι κλειστές.

4.3. Οι αγωγοί απορροφητήρων συσκευών μαγειρείου στους οποίους είναι πιθανή η συσσώρευση ελαίου ή λίπου και οι οποίοι διέρχονται από χώρους ενδιαιτήσεως ή χώρους που περιέχουν καύσιμα υλικά, θα κατασκευάζονται από χωρίσματα κλάσεως «Α». Κάθε αγωγός απορροφητήρα συσκευής μαγειρείου θα εφοδιάζεται με:

---

* Γίνεται μνεία των Οδηγιών που θα καταρτισθούν από τον Οργανισμό.

· 1 λιποσσυλέκτη που θα μπορεί να αφαιρείται εύκολα για καθαρισμό, εκτός αν υπάρχει τοποθετημένη εναλλακτική διάταξη αφαίρεσης του λίπους,

· 2 πυροφράκτη τοποθετημένο στο κατώτερο άκρο του αγωγού,

· 3 διατάξεις χειριζόμενες μέσα από το μαγειρείο για την διακοπή των ανεμιστήρων εξαερισμού,

· 4 μόνιμα μέσα για κατάσβεση πυρκαϊάς μέσα στον αγωγό, και

· 5 θυρίδες επιθεωρήσεως και καθαρισμού κατάλληλα τοποθετημένες.

4.4. Μέσα στα περιφραγμένα κλιμακοστάσια μπορούν να ευρίσκονται μόνο κοινόχρηστοι χώροι υγιεινής, ανελκυστήρες, ερμάρια από άκαυστα υλικά στα οποία αποθηκεύεται εξοπλισμός ασφαλείας και ανοικτοί πάγκοι πληροφοριών. Οι άλλοι υπάρχοντες χώροι μέσα στα περιφραγμένα κλιμακοστάσια:

· θα κενούνται, θα κλείνονται μόνιμα, με το ηλεκτρικό σύστημα αποσυνδεδεμένο, ή

· 2 θα διαχωρίζονται από το περιφραγμένο κλιμακοστάσιο με την τοποθέτηση χωρισμάτων κλάσεως Α σύμφωνα με τον Κανονισμό 26.

Οι χώροι αυτοί μπορεί να έχουν απ' ευθείας πρόσβαση στο περιφραγμένο κλιμακοστάσιο, εφόσον τοποθετούνται θύρες κλάσεως Α σύμφωνα με τον κανονισμό 26 και υπό την προϋπόθεση ότι εγκαθίσταται σύστημα αυτομάτου ραντισμού (SPRINKLER) στους χώρους αυτούς. Πάντως, θαλαμίσκοι δεν θα επικοινωνούν απ' ευθείας με το περιφραγμένο κλιμακοστάσιο.

4.5. Σε περιφραγμένα κλιμακοστάσια δεν επιτρέπεται απ' ευθείας πρόσβαση χώρων εκτός από κοινόχρηστους χώρους, διαδρόμους, κοινόχρηστους χώρους υγιεινής, χώρους ειδικής κατηγορίας άλλα κλιμακοστάσια που απαιτούνται από τον κανονισμό 28.1.5, χώρους ανοικτών καταστρωμάτων και χώρους που καλύπτονται από την παράγραφο 4.4.2.

4.6. Υπάρχοντες χώροι μηχανών κατηγορίας (10) που περιγράφονται στον κανονισμό 26.2.2 και υπάρχοντα γραφεία πίσω από πάγκους πληροφοριών που επικοινωνούν απ' ευθείας με το περιφραγμένο κλιμακοστάσιο μπορεί να διατηρηθούν εφόσον προστατεύονται με ανιχνευτές καπνού και τα γραφεία πίσω από τους πάγκους πληροφοριών περιέχουν μόνο επίπλωση περιορισμένου κινδύνου πυρκαϊάς.

4.7. Επιπλέον του φωτισμού ανάγκης που απαιτείται από τους κανονισμούς II-1/42 και III/11.5, τα μέσα διαφυγής, περιλαμβανομένων κλιμακοστασίων και εξόδων, θα σημαίνονται με φωτεινές ή φωσφορίζουσες ενδεικτικές λωρίδες τοποθετημένες το πολύ 0,3 m πάνω από το κατάστρωμα σε όλα τα σημεία των οδών διαφυγής περιλαμβανομένων γωνιών και διασταυρώσεων. Η σήμανση πρέπει να επιτρέπει στους επιβάτες να αναγνωρίζουν όλες τις οδούς διαφυγής και να ευρίσκουν εύκολα τις εξόδους διαφυγής.

Αν χρησιμοποιείται ηλεκτρικός φωτισμός, θα τροφοδοτείται από την πηγή ενέργεια ανάγκης και θα έχει τέτοια διάταξη, ώστε η βλάβη ενός οποιουδήποτε φωτός ή η διακοπή σε μια φωτεινή λωρίδα δεν θα έχει ως συνέπεια να καταστεί η σήμανση αναποτελεσματική. Επιπροσθέτως, όλες οι σημάνσεις των οδών διαφυγής και των θέσεων του πυροσβεστικού εξοπλισμού θα είναι από φωσφορίζον υλικό. Η Αρχή θα εξασφαλίζει ότι ο φωτισμός αυτός ή ο φωσφορίζων εξοπλισμός έχει αξιολογηθεί, δοκιμασθεί και χρησιμοποιηθεί σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες που καταρτίζονται από τον Οργανισμό*.

4.8. Θα προβλέπεται σύστημα γενικού συναγερμού ανάγκης. Ο συναγερμός θα ακούεται σε όλους τους χώρους ενδιαιτήσεως, στους συνήθεις χώρους εργασίας του πληρώματος και στα ανοικτά καταστρώματα και η στάθμη της ακουστικής πιεσής του θα είναι σύμφωνη με το πρότυπο που έχει καταρτισθεί από τον Οργανισμό**.

Ο συναγερμός θα συνεχίζει να λειτουργεί μετά την ενεργοποίησή του μέχρι να διακοπεί χειροκίνητα ή να διακοπεί προσωρινά από ένα μήνυμα μέσω του μεγαφωνικού συστήματος αναγγελίας.

4.9. Θα υπάρχει σύστημα μεγαφωνικής αναγγελίας ή άλλο αποτελεσματικό μέσο επικοινωνίας, που θα ακούγεται σε όλους τους χώρους ενδιαιτήσεως, υπηρεσίας, κοινόχρηστους χώρους, σταθμούς ελέγχου και ανοικτά καταστρώματα.

4.10. Η επίπλωση στα περιφραγμένα κλιμακοστάσια θα περιορίζεται σε καθίσματα.

Θα είναι μόνιμα, δεν θα υπερβαίνουν τα έξι σε κάθε κατάστρωμα μέσα σε κάθε περιφραγμένο κλιμακοστάσιο, θα είναι περιορισμένου κινδύνου πυρκαϊάς και δεν θα εμποδίζουν τη διαφυγή των επιβατών. Η Αρχή μπορεί να επιτρέψει πρόσθετα καθίσματα στον κύριο χώρο υποδοχής εφόσον είναι μόνιμα, άκαυστα και δεν εμποδίζουν τη διαφυγή των επιβατών. Η επίπλωση σε διαδρόμους επιβατών και πληρώματος που αποτελούν οδούς διαφυγής σε περιοχές θαλαμίσκων δεν θα επιτρέπεται. Επιπλέον των ανωτέρω, ερμάρια από άκαυστα υλικά στα οποία αποθηκεύεται εξοπλισμός ασφαλείας που απαιτείται από τους κανονισμούς, μπορεί να επιτραπούν.

* 5. Στους χώρους ενδιαιτήσεως και υπηρεσίας, στα περιφραγμένα κλιμακοστάσια και στους διαδρόμους θα εγκαθίσταται σύστημα αυτόματου ραντισμού, ανιχνεύσεως και αναγγελίας πυρκαϊάς που πληροί τις απαιτήσεις του κανονισμού 12 ή των κατευθυντηρίων οδηγιών που καταρτίζονται από τον Οργανισμό*, για εγκεκριμένο ισοδύναμο σύστημα ραντισμού.

Σύστημα ραντισμού δεν απαιτείται να εγκαθίσταται σε ατομικά λουτρά και σε χώρους που παρουσιάζουν μικρό ή μηδενικό κίνδυνο πυρκαϊάς, όπως οι κενοί και παρόμοιοι χώροι.

6.1. Όλα τα κλιμακοστάσια σε χώρους ενδιαιτήσεως και υπηρεσίας θα έχουν σκελετό χαλύβδινης κατασκευής, εκτός αν η Αρχή εγκρίνει τη χρήση άλλου ισοδύναμου υλικού και θα περικλείονται από περιφράγματα που αποτελούνται από χωρίσματα κλάσεως «Α» με αποτελεσματικά μέσα κλεισίματος όλων των ανοιγμάτων με τις ακόλουθες εξαιρέσεις:

---

* Γίνεται μνεία των κατευθυντηρίων οδηγιών που θα καταρτισθούν από τον Οργανισμό.

** Γίνεται μνεία του Κώδικα για συναγερμούς και ενδείκτες που υιοθετήθηκε από τον Οργανισμό με την Απόφαση Α 686 (17).

*** Γίνεται μνεία των κατευθυντηρίων οδηγιών που θα καταρτισθούν από τον Οργανισμό.

...λίμακα που συνδέει δύο μόνο καταστρώματα δεν χρειάζεται να είναι περίκλειστη, εφόσον η ακεραιότητα του καταστρώματος διατηρείται με κατάλληλα διαφράγματα ή θύρες στο χώρο μεταξύ δύο καταστρωμάτων. Όταν μία θύρα είναι περίκλειστη στο χώρο μεταξύ δύο καταστρωμάτων, το περιφραγμένο κλιμακοστάσιο θα προστατεύεται σύμφωνα με τους πίνακες για καταστρώματα στον Κανονισμό 26.

• 2 Σε κοινόχρηστο χώρο μπορούν να τοποθετούνται ανοικτές κλίμακες με την προϋπόθεση ότι ευρίσκονται εξ ολοκλήρου μέσα στον κοινόχρηστο αυτό χώρο.

6.2. Οι χώροι μηχανών κατηγορίας Α θα εφοδιάζονται με μόνιμο σύστημα κατάσβεσης πυρκαϊάς που πληροί τις απαιτήσεις του κανονισμού 7.

6.3. Οι αγωγοί αερισμού που διέρχονται από χωρίσματα κυρίων κατακορύφων ζωνών θα εφοδιάζονται με πυροφράκτη αυτόματου κλεισίματος, ασφαλή σε περίπτωση βλάβης, ο οποίος θα έχει επίσης δυνατότητα χειροκινήτου κλεισίματος από κάθε πλευρά του χωρίσματος. Επιπροσθέτως, πυροφράκτες αυτόματου κλεισίματος, ασφαλείς σε περίπτωση βλάβης με χειροκίνητο χειρισμό μέσα από το περίφραγμα θα τοποθετούνται μέσα σε όλους τους αγωγούς αερισμού που εξυπηρετούν τόσο χώρους ενδιαίτησης και υπηρεσίας όσο και περιφραγμένους χώρους κλιμακοστασίων, όπου διαπερνούν τα περιφράγματα αυτά. Οι αγωγοί αερισμού που διέρχονται από χώρισμα κύριας κατακόρυφης ζώνης χωρίς να εξυπηρετούν χώρους και στις δύο πλευρές της ζώνης ή διέρχονται από το περίφραγμα κλιμακοστασίου χωρίς να εξυπηρετούν το χώρο του κλιμακοστασίου, δεν χρειάζεται να εφοδιάζονται με πυροφράκτες υπό την προϋπόθεση ότι οι αγωγοί είναι κατασκευασμένοι και μονωμένοι με βαθμό Α-60 και δεν έχουν ανοίγματα μέσα στον περιφραγμένο χώρο του κλιμακοστασίου ή στον αγωγό στην πλευρά που δεν εξυπηρετείται άμεσα.

6.4. Οι χώροι ειδικής κατηγορίας και οι χώροι φορτίου RO-RO θα πληρούν τις απαιτήσεις των κανονισμών 37 και 38 αντιστοίχως.

6.5. Όλες οι θύρες πυρασφαλείας σε περιφράγματα των κλιμακοστασίων, διαφράγματα των κυρίων κατακορύφων ζωνών και οριακά χωρίσματα των μαγειρείων, οι οποίες τηρούνται συνήθως ανοικτές θα μπορούν να απελευθερώνονται από κεντρικό σταθμό ελέγχου και από θέση παρά την θύρα.

Απόφαση MSC 26(60)
(υιοθετηθείσα την 10η Απριλίου 1992)
ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΙΙ-1 ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ 1974

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Λαμβάνοντας υπόψη το άρθρο 28(β) της Σύμβασης για τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό που αναφέρεται στις λειτουργίες της Επιτροπής,

Έχοντας υπόψη το άρθρο VIII(β) της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα 1974, η οποία θα αναφέρεται στη συνέχεια ως «η Σύμβαση» που αφορά στις διαδικασίες τροποποίησης του Παραρτήματος της Σύμβασης, εκτός από τις διατάξεις του Κεφαλαίου Ι,

Έχοντας υπόψη επίσης ότι με την Απόφαση Α.596 (15) η Σύνοδος αποφάσισε να δοθεί από τον Οργανισμό μεγάλη προτεραιότητα στο έργο αυτό σκοπεύοντας στη βελτίωση της ασφάλειας των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων,

Αφού εξέτασε στην εξηκοστή σύνοδό της, τις τροποποιήσεις στη Σύμβαση που προτάθηκαν και κυκλοφόρησαν σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) (i) αυτής,

1. Υιοθετεί, σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) (vi) της Σύμβασης, τις τροποποιήσεις στη Σύμβαση, κείμενα των οποίων δίνονται στο Παράρτημα της Απόφασης αυτής,

2. Καθορίζει, σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) (iv)(2) (ββ) της Σύμβασης ότι οι τροποποιήσεις θα θεωρούνται ότι έχουν γίνει αποδεκτές την 1η Απριλίου 1994 εκτός αν, πριν από την ημερομηνία αυτή, περισσότερα από το ένα τρίτο των Συμβαλλομένων Κρατών στη Σύμβαση, ή Συμβαλλόμενα Κράτη των οποίων το άθροισμα των εμπορικών τους στόλων δεν είναι ολιγώτερο από το 50% της ολικής χωρητικότητας του παγκοσμίου εμπορικού στόλου, έχουν γνωστοποιήσει τις αντιρρήσεις τους για τις τροποποιήσεις,

3. Καλεί τα Συμβαλλόμενα Κράτη να σημειώσουν ότι σύμφωνα με το άρθρο VIII(β) (vii)(2) της Σύμβασης οι τροποποιήσεις θα τεθούν σε ισχύ την 1η Οκτωβρίου 1994 εφόσον γίνουν αποδεκτές σύμφωνα με την ανωτέρω παράγραφο 2,

4. Παρακαλεί τον Γενικό Γραμματέα, κατ' εφαρμογήν του άρθρου VIII(β) (v) της Σύμβασης να διαβιβάσει θεωρημένα αντίγραφα της απόφασης αυτής και του κειμένου των τροποποιήσεων που περιλαμβάνονται στο Παράρτημα σε όλα τα Συμβαλλόμενα Κράτη στη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, 1974,

5. Παρακαλεί ακόμη το Γενικό Γραμματέα να διαβιβάσει αντίγραφα της απόφασης στα μέλη του Οργανισμού που δεν είναι Συμβαλλόμενα Κράτη στη Σύμβαση.

Τροποποιήσεις του Κεφαλαίου ΙΙ-1 της ΔΣ ΠΑΑΖΕΘ 1974

Κανονισμός 1. Εφαρμογή.

Η υπάρχουσα παράγραφος 3 επαναριθμείται ως παράγραφος 3.1 και η νέα παράγραφος που ακολουθεί προστίθεται μετά την παράγραφο 3.1 ως παράγραφος 3.2.

«3.2. ανεξάρτητα από τις διατάξεις της παραγράφου 3.1, επιβατηγά πλοία που εκτελούν επισκευές, μετασκευές και μετατροπές για να συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις του κανονισμό 8.9 θα θεωρείται ότι αυτές δεν είναι ευρείας έκτασης.»

Κανονισμός 8. Ευστάθεια Επιβατηγών πλοίων σε περίπτωση βλάβης

1. Το υπάρχον κείμενο μετά τον τίτλο αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«(Υπό την προϋπόθεση έγκρισης των διατάξεων της παραγράφου 9, οι παράγραφοι 2.3.1 έως 2.3.4, 2.4.5 και 6.2 έχουν εφαρμογή σε επιβατηγά πλοία που ναυπηγήθηκαν κατά την ή μετά την 29 Απριλίου 1990. Οι παράγραφοι 7.2, 7.3 και 7.4 εφαρμόζονται σε όλα τα επιβατηγά πλοία)».

2. Η ακόλουθη νέα παράγραφος 2.3.5 προστίθεται μετά την υπάρχουσα παράγραφο 2.3.4:

«2.3.5. Για τα επιβατηγά πλοία που διαθέτουν χώρους για την φόρτωση οχημάτων ή άλλου φορτίου ειδικής κατηγορίας, όπως ορίζεται στον Κανονισμό ΙΙ-2/3 και ναυπηγήθηκαν πριν την 29η Απριλίου 1990 μπορεί να επιτραπεί από την Αρχή:

.1 μείωση του ελαχίστου εύρους της καμπύλης του θετι-

κού εναπομείναντα μοχλοβραχίονα επαναφοράς που ορίζεται στην παράγραφο 2.3.1 και

.2 υπολογισμό του εναπομένοντα μοχλοβραχίονα επαναφοράς (GZ) που αναφέρεται στην παράγραφο 2.3.3 από τον παρακάτω τύπο:

$$GZ \text{ (σε μέτρα)} = \frac{\text{ροπή κλίσης}}{\text{εκτόπισμα}}$$

Οπωσδήποτε σε καμμία περίπτωση αυτός ο μοχλοβραχίονας επαναφοράς δεν θα είναι μικρότερος από 0,09 m.

3. Η ακόλουθος νέα παράγραφος 9 προστίθεται μετά την υπάρχουσα παράγραφο 8:

«9. Επιβατηγά πλοία που διαθέτουν χώρους για τη φόρτωση οχημάτων ή άλλων φορτίων ειδικής κατηγορίας όπως ορίζεται στον Κανονισμό II-2/3 και ναυπηγήθηκαν πριν την 29η Απριλίου 1990 πρέπει να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του Κανονισμού αυτού όπως τροποποιήθηκε από την Απόφαση MSC 12(56) και με την πρόσθετη παράγραφο 2.3.5, όχι αργότερα από την ημερομηνία που καθορίζεται παρακάτω, σύμφωνα με τη τιμή που λαμβάνει το κλάσμα A/A max όπως ορίζεται στο Παράρτημα της Διαδικασίας Υπολογισμού για τον καθορισμό των χαρακτηριστικών επιβίωσης των υπαρχόντων Επιβατηγών Οχηματαγωγών Πλοίων με τη χρήση της Απλοποιημένης Μεθόδου που βασίζεται στην Απόφαση A.265 (VIII) που καταρτίσθηκε απο την Επιτροπή Ναυτικης Ασφάλειας κατά την πεντηκοστή ενάτη σύνοδο τον Ιούνιο 1991 (Εγκύκλιος MSC/Circ. 574):

Τιμή του κλάσματος A/A max	Ημερομηνία συμμόρφωσης
μικρότερο του 70%	1η Οκτωβρίου 1994
μεγαλύτερο του 70% και μικρότερο του 75%	1η Οκτωβρίου 1996
μεγαλύτερο του 75% και μικρότερο του 85%	1η Οκτωβρίου 1998
μεγαλύτερο του 85% και μικρότερο του 90%	1η Οκτωβρίου 2000
μεγαλύτερο του 90% και μικρότερο του 95%	1η Οκτωβρίου 2005

Οι διατάξεις του κανονισμού αυτού δεν απαιτείται να εφαρμοστούν σε πλοία με τιμή μεγαλύτερη ή ίση προς 95%.

ΑΠΟΦΑΣΗ MSC 27 (61)
(υιοθετηθείσα την 11η Δεκεμβρίου 1992)

ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ
ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ
ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ
ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ 1974

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

Το άρθρο 28 (β) της Σύμβασης για τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό που αναφέρεται στις αρμοδιότητες της Επιτροπής,

ΈΧΟΝΤΑΣ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΥΠΟΨΗ το Αρθρο ΩΙΙΙ (β) της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα 1974, η οποία θα αναφέρεται στη συνέχεια ως «η Σύμβαση» που αφορά στις διαδικασίες τροποποίησης του Παραρτήματος της Σύμβασης εκτός από τις διατάξεις του Κεφαλαίου Ι αυτής,

ΑΦΟΥ ΕΞΕΤΑΣΕ στην εξηκοστή πρώτη σύνοδό της τροποποιήσεις στη Σύμβαση που προτάθηκαν και κυκλοφόρησαν σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) (i) αυτής,

1. ΥΙΟΘΕΤΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) (iv) της Σύμβασης, τις τροποποιήσεις της Σύμβασης το κείμενο των οποίων παρατίθεται στο Παράρτημα της παρούσας απόφασης.

2. ΚΑΘΟΡΙΖΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) (vi) (2) (ββ) της Σύμβασης ότι οι τροποποιήσεις θα θεωρούνται ότι έχουν γίνει αποδεκτές την 1η Απριλίου 1994, εκτός αν πριν από την ημερομηνία αυτή περισσότερα από το ένα τρίτο των Συμβαλλομένων Κρατών Μελών της Σύμβασης ή Συμβαλλόμενα Κράτη των οποίων το άθροισμα των εμπορικών τους στόλων αποτελεί όχι λιγότερο από το 50% της ολικής χωρητικότητας του παγκοσμίου εμπορικού στόλου, έχουν γνωστοποιήσει τις αντιρρήσεις τους στις τροποποιήσεις.

3. ΚΑΛΕΙ τα συμβαλλόμενα Κράτη να σημειώσουν ότι σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) (vii) (2) της Σύμβασης, οι τροποποιήσεις θα τεθούν σε ισχύ 1η Οκτωβρίου 1994 εφ' όσον γίνουν αποδεκτές σύμφωνα με την παραπάνω παράγραφο 2.

4. ΠΑΡΑΚΑΛΕΙ τον Γενικό Γραμματέα, σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) (v) της Σύμβασης να διαβιβάσει θεωρημένα αντίγραφα της παρούσας απόφασης και του κειμένου των τροποποιήσεων που περιλαμβάνεται στο Παράρτημα σε όλα τα Συμβαλλόμενα Κράτη Μέλη στη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, 1974.

5. ΠΑΡΑΚΑΛΕΙ ΑΚΟΜΗ τον Γενικό Γραμματέα να διαβιβάσει αντίγραφα της απόφασης στα Μέλη του Οργανισμού που δεν είναι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις στη Σύμβαση.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ SOLAS 1974

Πρόσβαση σε χώρους στην περιοχή φορτίου πετρελαιοφόρων.

1. Να προστεθούν τα ακόλουθα μετά την παράγραφο 11 του Κανονισμού II-1/2:

«12 Πετρελαιοφόρο είναι το πετρελαιοφόρο που ορίζεται στον Κανονισμό 1 του Παραρτήματος Ι του Πρωτοκόλλου 1978 που αναφέρεται στη Διεθνή Σύμβαση για την πρόληψη της Ρύπανσης από πλοία 1973.»

2. Να προστεθεί νέος Κανονισμός II-1/12-2:

«Κανονισμός 12-2

Πρόσβαση σε χώρους στην περιοχή
φορτίου πετρελαιοφόρων

1. Ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται σε πετρελαιοφόρα που έχουν κατασκευασθεί την ή μετά την 1 Οκτωβρίου 1994.

2. Η πρόσβαση σε διαχωριστικά φρεάτια (COFFERDAMS) δεξαμενές έρματος, δεξαμενές φορτίου και άλλους χώρους στην περιοχή φορτίου θα γίνεται απ' ευθείας από το ανοικτό κατάστρωμα και κατά τρόπο που θα εξασφαλίζει την πλήρη επιθεώρησή τους. Η πρόσβαση σε χώρους διπυθμένων μπορεί να γίνεται διά μέσου αντλιοστασίου φορτίου, αντλιοστασίου διαχωριστικού φρεατίου (DEEP COFFERDAM), σήραγγος σωληνώσεων ή παρο-

μοίων διαμερισμάτων με την προϋπόθεση ότι θα λαμβάνονται υπόψη θέματα αερισμού.

3. Για πρόσβαση δια μέσου οριζοντίων ανοιγμάτων, στομίων ή ανθρωποθυρίδων, οι διαστάσεις θα είναι επαρκείς ώστε να επιτρέπουν σε άτομο που φέρει αυτόνομη αναπνευστική συσκευή και προστατευτικό εξοπλισμό να ανεβαίνει ή κατε βαίνει οποιαδήποτε κλίμακα χωρίς εμπόδιο και επίσης να εξασφαλίζουν καθαρό άνοιγμα για την διευκόλυνση της ανέλκυσης τραυματισμένου ατόμου από τον πυθμένα του χώρου. Το ελάχιστο καθαρό άνοιγμα δεν θα είναι μικρότερο των 600 mm x 600 mm.

4. Για πρόσβαση δια μέσου κατακορύφων ανοιγμάτων ή ανθρωποθυρίδων που εξασφαλίζουν διέλευση από την κατά μήκος ή κατά πλάτος πλευρά του χώρου το ελάχιστο καθαρό άνοιγμα δεν θα είναι μικρότερο από 600 mm x 800 mm σε ύψος όχι μεγαλύτερο από 600 mm από το έλασμα του πυθμένος του σκάφους εκτός αν υπάρχουν δικτυωτά δάπεδα ή άλλα στηρίγματα ποδιών.

5. Για πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους μικρότερου των 5000 τόννων η Αρχή μπορεί να εγκρίνει μικρότερες διαστάσεις σε ειδικές περιπτώσεις, αν μπορεί να αποδειχθεί ότι η δυνατότητα διέλευσης μέσω τέτοιων ανοιγμάτων ή απομάκρυνσης τραυματισμένου ατόμου είναι ικανοποιητική κατά την κρίση της Αρχής.»

Κανονισμός ΙΙ-1/37.

Επικοινωνία μεταξύ γέφυρας ναυσιπλοΐας και χώρου μηχανών.

3. Να αριθμηθεί η παρούσα παράγραφος ως παράγραφος 1 και να προστεθούν τα ακόλουθα:

«2. Για πλοία που έχουν κατασκευασθεί την ή μετά την 1 Οκτωβρίου 1994, αντί των διατάξεων της παραγράφου 1, εφαρμό ζονται οι ακόλουθες απαιτήσεις:

Δύο τουλάχιστον ανεξάρτητα μέσα θα προβλέπονται για τη διαβίβαση εντολών από τη γέφυρα ναυσιπλοΐας στη θέση του χώρου μηχανών ή του χώρου ελέγχου από την οποία ελέγχονται κανονικά η ταχύτητα και η διεύθυνση ώσης των ελίκων. Το ένα από αυτά τα μέσα θα είναι ένας τηλέγραφος μηχανοστασίου που περιέχει οπτική ένδειξη των εντολών και απαιτήσεων τόσο στους χώρους μηχανών όσο και στη γέφυρα ναυσιπλοΐας. Θα προβλέπονται κατάλληλα μέσα επικοινωνίας από τη γέφυρα ναυσιπλοΐας και το μηχανοστάσιο σε οποιαδήποτε άλλη θέση από την οποία μπορεί να ελεγχθεί η ταχύτητα ή η διεύθυνση ώσης των ελίκων.»

Κανονισμός ΙΙ-1/42.

Πηγή ηλεκτρικής ενέργειας ανάγκης σε επιβατηγά πλοία

4. Να προστεθεί η ακόλουθη παράγραφος μετά την παράγραφο 3.2 του κανονισμού ΙΙ-1/42:

«3.3. Η ακόλουθη διάταξη της παραγράφου 3.1.2 δεν θα εφαρμόζεται σε πλοία που έχουν κατασκευασθεί την ή μετά την 1 Οκτωβρίου 1994:

Η μοναδική πηγή αποθήκευσης ενέργειας θα προστατεύεται έτσι ώστε να αποκλείεται η πλήρης εκκένωσή της από το αυτόματο σύστημα εκκίνησης, εκτός αν υπάρχει δεύτερο ανεξάρτητο μέσο εκκίνησης του ηλεκτροπαραγωγού ζεύγους ανάγκης.»

Κανονισμός ΙΙ-1/43.

Πηγή ηλεκτρικής ενέργειας ανάγκης σε φορτηγά πλοία.

5. Να προστεθεί η ακόλουθη παράγραφος μετά την παράγραφο 3.2 του κανονισμού ΙΙ-1/43:

«3.3. Η ακόλουθη διάταξη της παραγράφου 3.1.2 δεν θα εφαρμόζεται σε πλοία που έχουν κατασκευασθεί την ή μετά την 1 Οκτωβρίου 1994:

Η μοναδική πηγή αποθηκευμένης ενέργειας θα προστατεύεται έτσι ώστε να αποκλείεται η πλήρης εκκένωσή της από το αυτόματο σύστημα εκκίνησης, εκτός αν υπάρχει δεύτερο ανεξάρτητο μέσο εκκίνησης της ηλεκτρογεννήτριας ανάγκης.»

Κανονισμός ΙΙ-1/44

Διατάξεις εκκίνησης για ηλεκτροπαραγωγά ζεύγη ανάγκης.

6. Να προστεθεί η ακόλουθη νέα παράγραφος μετά την παράγραφο 2 του κανονισ μού ΙΙ-1/44.

«2.1. Πλοία που έχουν κατασκευασθεί την ή μετά την 1 Οκτωβρίου 1994, αντί της διατάξεως της δεύτερης προτάσεως της παραγράφου 2, θα πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις: Η πηγή της αποθηκευμένης ενέργειας θα προστατεύεται έτσι ώστε να αποκλείεται η κρίσιμη εκκένωσή της από το σύστημα αυτόματης εκκίνησης. Επιπροσθέτως θα υπάρχει δεύτερη πηγή ενέργειας για τρείς πρόσθετες εκκινήσεις μέσα σε 30 πρώτα λεπτά εκτός αν μπορεί να καταδειχθεί ότι η χειροκίνητη εκκίνηση είναι αποτελεσματική.»

Κανονισμός ΙΙ-1/45.

Προφυλάξεις κατά τη ς ηλεκτροπληξίας πυρκαϊάς και άλλων κινδύνων ηλεκτρικής προέλευσης.

7. Μετά την παράγραφο 3.2 του κανονισμού ΙΙ-1/45 να προστεθούν τα ακόλουθα:

«3.2-1. Για πλοία που έχουν κατασκευασθεί την ή μετά την 1 Οκτωβρίου 1994 η απαίτηση της παραγράφου 3.1 δεν αποκλείει την χρήση περιορισμένων και τοπικά γειωμένων συστημάτων με την προϋπόθεση ότι οποιοδήποτε πιθανόν προκύπτον ρεύμα δεν διέρχεται άμεσα διαμέσου οποιωνδήποτε επικινδύνων χώρων.»

8. Να προστεθούν τα ακόλουθα μετά την παράγραφο 4.2:

«4.3. Πλοία που έχουν κατασκευασθεί την ή μετά την 1 Οκτωβρίου 1994, αντί των διατάξεων της παραγράφου 4.1. θα πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

.1 Συστήματα διανομής γειωμένα δεν θα χρησιμοποιούνται σε δεξαμενόπλοια εκτός αν επιτρέπεται από την παράγραφο 4.3.2.

.2 Η απαίτηση της παραγράφου 4.3.1 δεν αποκλείει την χρήση ουσιαστικά ασφαλών (INTRINSICALLY SAFE) κυκλωμάτων και επιπροσθέτως υπό συνθήκες εγκεκριμένες από την Αρχή την χρήση των ακολούθων γειωμένων συστημάτων:

2.1. Κυκλωμάτων ισχύος, ελέγχου και μετρήσεων, όπου τεχνικοί λόγοι ή λόγοι ασφαλείας αποκλείουν την χρήση μη γειωμένου συστήματος με την προϋπόθεση ότι το ρεύμα στο σκάφος δεν υπερβαίνει τα 5 AMPS τόσο σε κα-

νονικές συνθήκες όσο και σε συνθήκες σφάλματος, ή

2.2. περιορισμένα και τοπικά γειωμένα συστήματα με την προϋπόθεση ότι οποιοδήποτε πιθανόν προκύπτον ρεύμα δεν διέρχεται απευθείας δια μέσου οποιωνδήποτε επικινδύνων χώρων, ή

2.3. δίκτυα ισχύος εναλλασσομένου ρεύματος ενδεικνυόμενης τιμής 1000 V (μεταξύ φάσεων) και άνω, με την προϋπόθεση ότι οποιοδήποτε πιθανό προκύπτον ρεύμα δεν διέρχεται απ' ευθείας δια μέσου οποιωνδήποτε επικινδύνων χώρων.»

Τροποποιήσεις στο Κεφάλαιο ΙΙ-2 αναφερόμενες στις απαιτήσεις πυροπροστασίας νέων πλοίων.

Κανονισμός ΙΙ-2/1

Εφαρμογή

9. Να τροποποιηθεί η παράγραφος 1.1 ως εξής:

«1.1 . Εκτός αν ρητά ορίζεται διαφορετικά, τα μέρη Α, Γ, και Δ του κεφαλαίου αυτού θα εφαρμόζονται σε πλοία των οποίων οι τρόπιδες τοποθετήθηκαν ή τα οποία ευρίσκοντο σε παρόμοιο στάδιο κατασκευής την ή μετά την 1 Ιουλίου 1986, και το μέρος Β του κεφαλαίου αυτού θα εφαρμόζεται σε πλοία των οποίων η τρόπιδα τοποθετήθηκε ή τα οποία ευρίσκονται σε παρόμοιο στάδιο κατασκευής την ή μετά την 1 Οκτωβρίου 199 4.»

10. Να προστεθούν τα ακόλουθα στην υπάρχουσα πρόταση της παραγράφου 2: «και για πλοία που έχουν κατασκευασθεί πριν από την 1 Οκτωβρίου 1994 η Αρχή θα εξασφαλίζει ότι θα πληρούνται οι απαιτήσεις που εφαρμόζονται σύμφωνα με το Μέρος Β του Κεφαλαίου ΙΙ-2 της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα 1974, όπως τροποποιήθηκε με τις Αποφάσεις MSC 1 (XLV), MSC 6 (48), MSC 13 (57), MSC 22 (59) και MSC 24 (60).»

Κανονισμός ΙΙ-2/3

Ορισμοί

11. Να προστεθεί νέα παράγραφος 33 ως εξής:

«33. Για πλοία που έχουν κατασκευασθεί την ή μετά την 1 Οκτωβρίου 1994, αντί του ορισμού των κυρίων κατακορύφων ζωνών που δίδεται στην παράγραφο 9, θα εφαρμόζεται ο ακόλουθος ορισμός:

Κύριες κατακόρυφες ζώνες είναι τα τμήματα στα οποία υπο διαιρείται το σκάφος, η υπερκατασκευή και τα υπερστεγάσματα με χωρίσματα κλάσης «Α», το μέσο μήκος και πλάτος των οποίων σε οποιοδήποτε κατάστρωμα δεν υπερβαίνει γενικά τα 40 μέτρα.»

Διαστάσεις και μεγέθη δικτύου και αντλιών πυρκαϊάς

Κανονισμός ΙΙ-2/4.4.2.

12. Να προστεθούν τα ακόλουθα μετά την παράγραφο 4.2:

«4.2.1. Επιβατηγά πλοία που έχουν κατασκευασθεί την ή μετά την 1 Οκτωβρίου 1994, αντί των διατάξεων της παραγράφου 4.2, θα πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

Όταν οι δύο αντλίες καταθλίβουν ταυτόχρονα μέσω των ακροσωληνίων που καθορίζονται στην παράγραφο 8 και επαρκών λήψεων που εξασφαλίζουν την ποσότητα νερού που καθορίζεται στην παράγραφο 4.1, θα διατηρείται σε όλες τις λήψεις ελάχιστη πίεση 0,4 N/mm για πλοία ολικής χωρητικότητας 4000 κόρων και άνω και ο,3 N/mm για πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 4000 κόρων.»

Κανονισμός ΙΙ-2/4.3.3.3

13. Να προστεθούν τα ακόλουθα μετά την παράγραφο 3.3.3:

«3.3.3.1. Για πλοία που έχουν κατασκευασθεί την ή μετά την 1 Οκτωβρίου 1994, το εναλλακτικό μέσο που προβλέπεται σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 3.3.3 θα είναι μια μηχανοκίνητη αντλία πυρκαϊάς ανάγκης με ανεξάρτητη κίνηση, της οποίας η πηγή ενέργειας και ο σύνδεσμος θάλασσας θα ευρίσκονται εκτός του χώρου μηχανών.»

Κανονισμός ΙΙ-2/4.3.2.9

14. Να προστεθούν τα ακόλουθα μετά την παράγραφο 3.3.2.8:

«3.3.2.9. Για πλοία που έχουν κατασκευασθεί την ή μετά την 1 Οκτωβρίου 1994, αντί των διατάξεων της παραγράφου 3.3.2.6 θα πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

Ο χώρος που περιέχει την αντλία πυρκαϊάς δεν θα έχει κοινά όρια με τους χώρους μηχανών κατηγορίας «Α» ή με τους χώρους που περιέχουν κύριες αντλίες πυρκαϊάς. Όπου τούτο δεν είναι πρακτικά δυνατό, το κοινό διάφραγμα μεταξύ των δύο χώρων θα μονώνεται σε βαθμό κατασκευαστικής πυροπροστασίας ισοδύναμο με αυτόν που απαιτείται για σταθμό ελέγχου από τον Κανονισμό 44.»

Μηχανισμοί απελευθέρωσης του CO2

15. Μετά την παράγραφο 2.4 του κανονισμού ΙΙ-2/5 να προστεθούν οι ακόλουθες παράγραφοι:

«2.5. Συστήματα διοξειδίου του άνθρακα που εγκαθίστανται την ή μετά την 1 Οκτωβρίου 1994 θα πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

1. Θα προβλέπονται δύο χωριστά χειριστήρια για την απελευθέρωση του διοξειδίου του άνθρακα μέσα σε προστατευόμενο χώρο και την εξασφάλιση της ενεργοποίησης του συναγερμού. Το ένα χειριστήριο θα χρησιμοποιείται για την εκκένωση του αερίου από τα δοχεία αποθήκευσής του. Το δεύτερο χειριστήριο θα χρησιμοποιείται για το άνοιγμα του επιστομίου της σωληνώσεως που διοχετεύει το αέριο στον προστατευόμενο χώρο.

2. Τα δύο χειριστήρια θα είναι τοποθετημένα μέσα σε ένα κιβώτιο απελευθέρωσης που θα σημαίνεται σαφώς για τον συγκεκριμένο χώρο. Αν το κιβώτιο, που περιέχει τα χειριστήρια, κλειδώνει, θα υπάρχει κλειδί του κιβωτίου σε περίβλημα με γυαλί που θα μπορεί να θραυσθεί τοποθετημένο σε εμφανή θέση κοντά στο κιβώτιο.»

Απαγόρευση νέων εγκαταστάσεων συστημάτων αλογονωμένων υδρογονανθράκων.

16. Να αντικατασταθεί η παράγραφος 3.1 του κανονισμού ΙΙ-2/5 με την ακόλουθη:

«3.1. Η χρήση των αλογονωμένων υδρογονανθράκων ως μέσων κατάσβεσης πυρκαϊάς επιτρέπεται μόνο σε χώρους μηχανών, αντλιοστάσια και χώρους φορτίου που προορίζονται απο κλειστικά για τη μεταφορά οχημάτων που δεν μεταφέρουν οποιοδήποτε φορτίο. Νέες εγκατα-

στάσεις συστημάτων αλογονωμένων υδρογονανθράκων απαγορεύονται σε όλα τα πλοία.»

Κανονισμός ΙΙ-2/13.

Μόνιμα συστήματα ανίχνευσης και αν αγγελίας πυρκαϊάς.

17. Να αντικατασταθεί η παράγραφος 1.6 με την ακόλουθη:

«1.6. Οι ενδεικτικές μονάδες θα δείχνουν, κατ' ελάχιστο, το τμήμα στο οποίο έχει λειτουργήσει ανιχνευτής ή χειροκίνητος αναγγελτήρας. Μία τουλάχιστον μονάδα θα ευρίσκεται σε τέτοια θέση ώστε να είναι εύκολα προσιτή από υπεύθυνα μέλη του πληρώματος σε κάθε στιγμή, όταν το πλοίο ταξιδεύει ή ευρίσκεται σε λιμάνι με εξαίρεση την περίπτωση που το πλοίο ευρίσκεται εκτός υπηρεσίας. Μια ενδεικτική μονάδα θα ευρίσκεται στη γέφυρα ναυσιπλοΐας αν ο πίνακας ελέγχου ευρίσκεται στον κύριο σταθμό ελέγχου πυρκαϊάς.»

18. Να αντικατασταθεί η παράγραφος 1.8 με την ακόλουθη:

«1.8. Όπου το σύστημα ανίχνευσης πυρκαϊάς δεν περιλαμβάνει μέσα για τον, εξ αποστάσεως, προσδιορισμό κάθε συγκεκριμένου ανιχνευτή, δεν θα επιτρέπεται κανονικά να καλύπτονται από ένα τμήμα χώροι ενδιαίτησης, υπηρεσίας και σταθμοί ελέγχου σε περισσότερα από ένα καταστρώματα, πλην τμήματος που καλύπτει περίκλειστο κλιμακοστάσιο. Για να αποφεύγεται η καθυστέρηση στον προσδιορισμό της εστίας της πυρκαϊάς, θα περιορίζεται κατά την κρίση της Αρχής ο αριθμός των κλειστών χώρων που περιλαμβάνονται σε κάθε τμήμα. Δεν θα επιτρέπονται σε καμία περίπτωση περισσότεροι από πενήντα κλειστοί χώροι σε οποιοδήποτε τμήμα. Αν το σύστημα ανίχνευσης διαθέτει ανιχνευτές πυρκαϊάς οι οποίοι προσδιορίζονται μεμονωμένα και από απόσταση, τα τμήματα μπορούν να καλύπτουν πολλά καταστρώματα και να εξυπηρετούν οποιονδήποτε αριθμό κλειστών χώρων..»

19. Να αντικατασταθεί η παράγραφος 1.9 με την ακόλουθη:

«1.9. Σε επιβατηγά πλοία, εάν δεν υπάρχει σύστημα ανίχνευσης πυρκαϊάς ικανό να προσδιορίζει εξ αποστάσεως κάθε συγκεκριμένο ανιχνευτή, ένα τμήμα ανιχνευτών δεν θα εξυπηρετεί χώρους και στις δύο πλευρές του πλοίου ούτε σε περισσότερα από ένα καταστρώματα, και δεν θα ευρίσκονται σε περισσότερες από μία κύριες κατακόρυφες ζώνες, με την εξαίρεση ότι η Αρχή μπορεί να επιτρέψει ένα τμήμα ανιχνευτών να εξυπηρετεί και τις δύο πλευρές του πλοίου και περισσότερα από ένα καταστρώματα, αν κρίνει ότι η προστασία του πλοίου από πυρκαϊά δεν θα ελλαττωθεί με τον τρόπο αυτό. Σε επιβατηγά πλοία που διαθέτουν ανιχνευτές πυρκαϊάς που προσδιορίζονται μεμονωμένα, ένα τμήμ α μπορεί να εξυπηρετεί χώρους και στις δύο πλευρές του πλοίου και σε πολλά καταστρώματα αλλά δεν μπορεί να ευρίσκεται σε περισσότερο από μία κύριες κατακόρυφες ζώνες.»

20. Να προστεθεί η ακόλουθη παράγραφος 1.15:

«1.15. Συστήματα ανίχνευσης πυρκαϊάς με δυνατότητα προσδιορισμού περιοχής ζώνης εγκατεστημένα την ή μετά την 1 Οκτωβρίου 1994 θα έχουν τέτοια διάταξη ώστε:

- ένας βρόχος να μην μπορεί να υποστεί βλάβη από πυρκαϊά σε περισσότερα από ένα σημεία,
- να προβλέπονται μέσα που εξασφαλίζουν ότι οποιοδήποτε σφάλμα (π.χ. διακοπή ισχύος, βραχυκύκλωμα, γείωση) που συμβαίνει στον βρόχο δεν καθιστά όλον τον βρόχο αναποτελεσματικό,
- να λαμβάνονται μέτρα που να επιτρέπουν την αποκατάσταση της αρχικής διαμόρφωσης του συστήματος σε περίπτωση βλάβης (ηλεκτρικής, ηλεκτρονικής, πληροφορικής),
- η πρώτη ενεργοποίηση αναγγελίας πυρκαϊάς να μην εμποδίζει οποιοδήποτε άλλο ανιχνευτή να ενεργοποιήσει περαιτέρω αναγγελίες πυρκαϊάς.»

Κανονισμός 20

Σχέδια ελέγχου πυρκαϊάς και γυμνάσια πυρκαϊάς.

21. Να προστεθεί νέος κανονισμός 20.4 ως εξής:

«Σε πλοία που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες, τα σχέδια και εγχειρίδια που απαιτούνται από τον κανονισμό αυτό θα παρέχουν πληροφορίες που αφορούν την πυροπροστασία, πυρανίχνευση και πυρόσβεση βάσει οδηγιών που εκδίδονται από τον Οργανισμό.»

Κανονισμός ΙΙ-2/24

Κύριες κατακόρυφες ζώνες και οριζόντιες ζώνες.

22. Να τροποποιηθεί η παράγραφος 1.1 ως εξής:

«1.1. Σε πλοία που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες, το σκάφος, η υπερκατασκευή και τα υπερστεγάσματα θα υποδιαιρούνται σε κύριες κατακόρυφες ζώνες με χωρίσματα κλάσης Α-60.

Οι βαθμίδες και οι εσοχές θα περιορίζονται στο ελάχιστο, αλλά όπου είναι αναγκαίες θα είναι επίσης χωρίσματα κλάσης Α-60. Όπου στη μία πλευρά του χωρίσματος υπάρχει χώρος κατηγορίας 26.2.2 (5), 26.2.2 (9) ή 26.2.2 (10) ο βαθμός μόνωσης μπορεί να μειωθεί σε Α-0.»

23. Να τροποποιηθεί η παράγραφος 2 ως εξής:

«2. Όσο είναι πρακτικά δυνατό, τα διαφράγματα που σχηματίζουν τα όρια των κυρίων κατακορύφων ζωνών πάνω από το κατάστρωμα στεγανών διαφραγμάτων θα αποτελούν συνέχεια των στεγανών διαφραγμάτων υποδιαίρεσης που ευρίσκονται αμέσως κάτω από το κατάστρωμα στεγανών διαφραγμάτων. Το μήκος και το πλάτος των κυρίων κατακορύφων ζωνών μπορεί να επεκταθεί μέχρι 48 μέτρα κατά μέγιστο με σκοπό να συμπέσουν τα άκρα των κυρίων κατακορύφων ζωνών με τα στεγανά διαφράγματα υποδιαίρεσης ή να περιληφθεί ένας μεγάλος κοινόχρηστος χώρος που εκτείνεται σε ολόκληρο το μήκος της κύριας κατακόρυφης ζώνης, με την προϋπόθεση ότι η συνολική επιφάνεια της κύριας κατακόρυφης ζώνης δεν υπερβαίνει τα 1600 m σε οποιοδήποτε κατάστρωμα. Το μήκος ή πλάτος μιας κύριας κατακόρυφης ζώνης είναι η μέγιστη απόσταση μεταξύ των πιο απομακρυσμένων σημείων των διαφραγμάτων που την ορίζουν.»

24. Να διαγραφεί η αναφορά στον πίνακα 26.3.

Κανονισμός ΙΙ-2/25

Διαφράγματα μέσα σε κύρια κατακόρυφη ζώνη.

25. Να προστεθούν τα ακόλουθα στην αρχή της πρώτης πρότασης της παραγράφου 2:

«Σε πλοία που δεν μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες,»

26. Να αντικατασταθεί η παράγραφος 3 με την ακόλουθη:

«3. Όλα τα διαφράγματα που απαιτείται να είναι χωρί-

σματα κλάσης «Β» εκτός από τα διαφράγματα των διαδρόμων που καθορίζονται στην παράγραφο 2, θα εκτείνονται από κατάστρωμα σε κατάστρωμα και μέχρι το κέλυφος του πλοίου ή άλλα όρια, εκτός αν οι συνεχείς οροφές ή επενδύσεις κλάσης «Β» που είναι τοποθετημένες στις δύο πλευρές του διαφράγματος έχουν την ίδια τουλάχιστον αντίσταση στη φωτιά με το διάφραγμα, οπότε το διάφραγμα μπορεί να καταλήγει στη συνεχή οροφή ή επένδυση.»

Κανονισμός ΙΙ-2/26

Ακεραιότητα έναντι πυρκαϊάς διαφραγμάτων και καταστρωμάτων σε πλοία που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες.

27. Να τροποποιηθεί η παράγραφος 2.1 ως εξής:

«2.1. Ο πίνακας 26.1 θα εφαρμόζεται σε διαφράγματα που δεν αποτελούν όρια κυρίων κατακορύφων ζωνών ή οριζοντίων ζωνών. Ο πίνακας 26.2 θα εφαρμόζεται σε καταστρώματα που δεν σχηματίζουν βαθμίδες σε κύριες κατακόρυφες ζώνες ούτε διαχωρίζουν οριζόντιες ζώνες.»

28. Στην παράγραφο 2.2 (3) να διαγραφούν οι λέξεις «και προθάλαμοι».

29. Να τροποποιηθεί η παράγραφος 2.2 (4) ως εξής:

«(4) Σταθμοί εγκατάλειψης και εξωτερικές οδοί διαφυγής. Περιοχή στοιβασίας σωστικών σκαφών.

Ανοικτοί χώροι καταστρωμάτων και κλειστοί χώροι περιπάτου που αποτελούν σταθμούς επιβίβασης και καθαίρεσης σωσιβίων λέμβων και σωσιβίων σχεδιών.

Σταθμοί συγκέντρωσης, εσωτερικοί και εξωτερικοί.

Εξωτερικές κλίμακες και ανοικτά καταστρώματα που χρησιμοποιούνται ως οδοί διαφυγής.

Η πλευρά του πλοίου μέχρι την ίσαλο γραμμή στην κατάσταση πλεύσης ελαχίστου εκτοπίσματος και οι πλευρές της υπερκατασκευής και υπεροστεγάσματος που ευρίσκονται πλησίον και κάτω από τις περιοχές επιβίβασης στις σωσίβιες σχεδίες και στους ολισθητήρες εγκατάλειψης.»

30. Στην παράγραφο 2.2 (7) να προστεθεί στο τέλος «χειρουργεία.»

31. Να διαγραφεί από την παράγρ αφο 2.2 (9) η λέξη «χειρουργεία.»

32. Στην παράγραφο 2.2 (11), να διαγραφεί η λέξη «ανάγκης» μετά την λέξη «ηλεκτρογεννήτριες» και να διαγραφεί η αναφορά σε «χώρους ειδικής κατηγορίας» στην πρώτη, δεύτερη και εικοστή γραμμή.

33. Να διαγραφούν οι παράγραφοι 2.4 και 2.5 και να επαναριθμηθεί η παρούσα παράγραφος 2.6 ως νέα παράγραφος 2.4.

34. Να διαγραφεί η παρούσα παράγραφος 2.7 και να προστεθεί νέα παράγραφος 2.5 ως ε ξής:

«5. Η Αρχή θα καθορίζει αναφορικά με τους χώρους κατηγορίας (5) αν οι τιμές μόνωσης στον πίνακα 26.1 θα εφαρμόζονται στα άκρα υπεροστεγασμάτων και υπερκατασκευών, και αν οι τιμές μόνωσης στον πίνακα 26.2 θα εφαρμόζονται στα εκτεθειμένα στον καιρό καταστρώματα. Σε καμία περίπτωση οι απαιτήσεις της κατηγορίας (5) του πίνακα 26.1 ή 26.2 θα επιβάλλουν κλείσιμο των χώρων που κατά την κρίση της Αρχής δεν χρειάζεται να είναι περίκλειστοι.

35. Να αντικατασταθούν οι πίνακες 26.1 και 26.2 με τους ακόλουθους:

ΠΙΝΑΚΑΣ 26.1.

ΔΙΑΦΡΑΓΜΑΤΑ ΠΟΥ ΔΕΝ ΔΙΑΧΩΡΙΖΟΥΝ ΚΥΡΙΕΣ ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΕΣ ΖΩΝΕΣ Η' ΟΡΙΖΟΝΤΙΕΣ ΖΩΝΕΣ

Χώροι		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Σταθμοί ελέγχου	(1)	B-0[a]	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-60
Κλίμακες	(2)		A-0[a]	A-0	A-0	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0[c]	A-0	A-15	A-30	A-15	A-30
Διάδρομοι	(3)			B-15	A-60	A-0	B-15	B-15	B-15	B-15	A-0	A-15	A-30	A-0	A-30
Σταθμοί εγκατάλειψης και εξωτερικές οδοί διαφυγής	(4)					A-0	A-60[b]	A-60[b]	A-60[b]	A-0	A-0	A-60[b]	A-60[b]	A-60[b]	A-60[b]
Χώροι ανοικτών καταστρωμάτων	(5)					-	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Χώροι ενδιαίτησης μικρού κινδύνου πυρκαϊάς	(6)						B-0	B-0	B-0	C	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Χώροι ενδιαίτησης μέσου κινδύνου															

Χώροι		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
πυρκαϊάς	(7)							B-0	B-0	C	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60
Χώροι ενδιαίτησης μεγάλου κινδύνου πυρκαϊάς	(8)								B-0	C	A-0	A-30	A-60	A-15	A-60
Χώροι υγιεινής και παρόμοιοι χώροι	(9)									C	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Δεξαμενές, κενοί χώροι και χώροι βοηθητικών μηχανημάτων που έχουν μικρό ή καθόλου κίνδυνο πυρκαϊάς	(10)										A-0[a]	A-0	A-0	A-0	A-0
Χώροι βοηθητικών μηχανημάτων, χώροι φορτίου, δεξαμενές φορτίου πετρελαίου και άλλες πετρελαιοδεξαμενές και λοιποί παρόμοιοι χώροι μέσου κινδύνου πυρκαϊάς	(11)											A-0[a]	A-0	A-0	A-15
Χώροι μηχανών και κύρια μαγειρεία	(12)												A-0[a]	A-0	A-60
Αποθήκες, εργαστήρια, κυλικεία κλπ.	(13)													A-0[a]	A-0
Άλλοι χώροι στους οποίους αποθηκεύονται εύφλεκτα υγρά	(14)														A-30

ΠΙΝΑΚΑΣ 26.2

ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΑ ΠΟΥ ΔΕΝ ΣΧΗΜΑΤΙΖΟΥΝ ΒΑΘΜΙΔΕΣ ΣΕ ΚΥΡΙΕΣ ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΕΣ ΖΩΝΕΣ ΟΥΤΕ ΔΙΑΧΩΡΙΖΟΥΝ ΟΡΙΖΟΝΤΙΕΣ ΖΩΝΕΣ

Χώροι άνω Χώροι κάτω		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Σταθμοί ελέγχου	(1)	A-30	A-30	A-15	A-0	A-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-60
Κλίμακες	(2)	A-0	A-0	-	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Διάδρομοι	(3)	A-15	A-0	A-0[a]	A-60	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30

Χώροι		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Σταθμοί εγκατάλειψης και εξωτερικές οδοί διαφυγής	(4)	A-0	A-0	A-0	A-0	-	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Χώροι ανοικτών καταστρωμάτων	(5)	A-0	A-0	A-0	A-0	-	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Χώροι ενδιαίτησης μικρού κινδύνου πυρκαϊάς	(6)	A-60	A-15	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Χώροι ενδιαίτησης μέσου κινδύνου πυρκαϊάς	(7)	A-60	A-15	A-15	A-60	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Χώροι ενδιαίτησης μεγάλου κινδύνου πυρκαϊάς	(8)	A-60	A-15	A-15	A-60	A-0	A-15	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Χώροι υγιεινής και παρόμοιοι χώροι	(9)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Δεξαμενές, κενοί χώροι και χώροι βοηθητικών μηχανημάτων που έχουν μικρό ή καθόλου κίνδυνο πυρκαϊάς	(10)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0[a]	A-0	A-0	A-0	A-0
Χώροι βοηθητικών μηχανημάτων, χώροι φορτίου, δεξαμενές φορτίου πετρελαίου και άλλες πετρελαιοδεξαμενές και λοιποί παρόμοιοι χώροι μέσου κινδύνου πυρκαϊάς	(11)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0[a]	A-0	A-0	A-30
Χώροι μηχανών και κύρια μαγειρεία	(12)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-30	A-30[a]	A-0	A-60

Χώροι		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Αποθήκες, εργαστήρια, κυλικεία κλπ.	(13)	Α-60	Α-30	Α-15	Α-60	Α-0	Α-15	Α-30	Α-30	Α-0	Α-0	Α-0	Α-0	Α-0	Α-0
Άλλοι χώροι στους οποίους αποθηκεύονται εύφλεκτα υγρά	(14)	Α-60	Α-60	Α-60	Α-60	Α-0	Α-30	Α-60	Α-60	Α-0	Α-0	Α-0	Α-0	Α-0	Α-0

Σημειώσεις:

Εφαρμόζονται στους πίνακες 26.1. και 26.2.

α. Όπου γειτονικοί χώροι ευρίσκονται στην ίδια αριθμητική κατηγορία και εμφανίζεται ο δείκτης a, δεν απαιτείται τοποθέτηση διαφράγματος ή καταστρώματος μεταξύ τέτοιων χώρων αν η Αρχή δεν το θεωρεί απαραίτητο.

Για παράδειγμα στην κατηγορία (12) δεν χρειάζεται να απαιτηθεί διάφραγμα μεταξύ μαγειρείου και κυλικείων που αποτελούν παραρτήματα του μαγειρείου εφόσον τα διαφράγματα και καταστρώματα του κυλικείου διατηρούν την ακεραιότητα των οριακών χωρισμάτων του μαγειρείου.

Απαιτείται, όμως, διάφραγμα μεταξύ μαγειρείου και χώρου μηχανών αν και οι δύο αυτοί χώροι ανήκουν στην κατηγορία (12).

β. Η πλευρά του πλοίου μέχρι την ίσαλο στην κατάσταση πλεύσης ελάχιστου εκτοπίσματος, οι πλευρές της υπερκατασκευής και του υπερστεγάσματος που ευρίσκονται πλησίον και κάτω από τις σωσίβιες σχεδίες και τους ολισθητήρες εγκατάλειψης μπορεί να μειωθεί σε Α–30.

γ. Όπου κοινόχρηστα αποχωρητήρια είναι εξολοκλήρου εγκατεστημένα μέσα στο περίφραγμα κλιμακοστασίου, τα διαφράγματα του κοινοχρήστου αποχωρητηρίου μέσα στο περίφραγμα του κλιμακοστασίου μπορεί να έχουν ακεραιότητα κλάσεως «Β».

36. Να διαγραφούν οι πίνακες 26.3 και 26.4.

Κανονισμός ΙΙ–2/28

Μέσα διαφυγής.

37. Να διαγραφεί «να ενδιαιτηθούν ή» από την τελευταία πρόταση της παραγράφου 1.1.

38. Να αντικατασταθεί ηπαράγραφος 1.4 μετην ακόλουθη:

«1.4. Διάδρομος, προθάλαμος, ή τμήμα διαδρόμου από όπου υπάρχει μία μόνο οδός διαφυγής, θα απαγορεύεται.»

39. Να αντικατασταθεί η παράγραφος 1.5 με την ακόλουθη:

«.5 Ένα τουλάχιστον από τα μέσα διαφυγής που απαιτούνται από τις παραγράφους 1.1 και 1.2 θα αποτελείται από ένα εύκολα προσιτό περίκλειστο κλιμακοστάσιο που θα παρέχει συνεχή προστασία από την πυρκαϊά από το επίπεδο εκδήλωσής της μέχρι τα αντίστοιχα καταστρώματα επιβίβασης στις σωσίβιες λέμβους και σχεδίες ή μέχρι το ανώτατο εκτεθειμένο στον καιρό κατάστρωμα αν το κατά στρωμα επιβίβασης δενεκτείνεται μέχρι την εξεταζόμενη κύρια κατα κόρυφη ζώνη. Στην τελευταία περίπτωση θα προβλέπεται απ' ευθείας πρόσβαση στο κατάστρωμα επιβίβασης μέσω εξωτερικών ανοικτών κλιμακοστασίων και διαβάσεων και θα υπάρχει φωτισμός ανάγκης σύμφωνα μετον κανονισμό ΙΙΙ/11.5 και αντιολισθητικές επιφάνειες στο δάπεδο. Οριακά χωρίσματα που αντικρύζουν εξωτερικά ανοικτά κλιμακοστάσια και διαβάσεις που αποτελούν τμήμα οδού διαφυγής καθώς και οριακά χωρίσματα που ευρίσκονται σε τέτοια θέση που η καταστροφή τους κατά τη διάρκεια πυρκαϊάς θα παρεμπόδιζε την διαφυγή προς το κατάστρωμα επιβίβασης, θα έχουν αντοχή σε πυρκαϊά, περιλαμβανομένων των τιμών μόνωσης, σύμφωνα με τους πίνακες του κανονισμού ΙΙ–2/26. Τα πλάτη, ο αριθμός και η συνέχεια των διαφυγών θα είναι ως ακολούθως:

.1 Το καθαρό πλάτος των κλιμακοστασίων δενθα είναι μικρότερο από 900 χιλιοστόμετρα. Τα κλιμακοστάσια θα εφοδιάζονται μεχειραγωγούς σε κάθε πλευρά. Το ελάχιστο καθαρό πλάτος των κλιμακοστασίων θα αυξάνεται κατά 10 χιλιοστόμετρα για κάθε άτομο πέραν των 90 ατόμων. Το μέγιστο καθαρό πλάτος μεταξύ των χειραγωγών, όπου το πλάτος των κλιμακοστασίων είναι μεγαλύτερο από 900 χιλιοστόμετρα θα είναι 1800 χιλιοστόμετρα. Ο συνολικός αριθμός ατόμων που διαφεύγει μέσω τέτοιων κλιμακοστασίων θα θεωρείται ότι είναι τα δύο τρίτα του πληρώματος και ο συνολικός αριθμός επιβατών στις περιοχές που εξυπηρετούνται από τα κλιμακοστάσια αυτά. Το πλάτος των κλιμακοστασίων θα ανταποκρίνεται σε πρότυπα όχι κατώτερα από εκείνα που υιοθετούνται από τον Οργανισμό.

.2 Όλα τα κλιμακοστάσια που υπολογίζονται για περισσότερα από 90 άτομα θα τοποθετούνται κατά το διάμηκες του πλοίου.

.3 Οι διαστάσεις ανοιγμάτων θυρών και διαδρόμων και ενδιαμέσων πλατυσκάλων που περιλαμβάνονται στα μέσα διαφυγής θα υπολογίζονται με τον ίδιο τρόπο όπως τα κλιμακοστάσια.

.4 Η κατακόρυφη άνοδος των κλιμακοστασίων χωρίς πρόβλεψη πλατύσκαλου δεν θα υπερβαίνει τα 3,5 μέτρα και ηγωνία κλίσεως δεν θα είναι μεγαλύτερη από 45 μοίρες.

.5 Τα πλατύσκαλα στο επίπεδο κάθε καταστρώματος, δενθα έχουν επιφάνεια μικρότερη από 2 τετραγωνικά μέτρα και θα αυξάνονται κατά 1 τετραγωνικό μέτρο για κάθε 10 άτομα άνω των 20 ατόμων αλλά δεν χρειάζεται να υπερβαίνουν τα 16 τετραγωνικά μέτρα, εκτός από εκείνα τα πλατύσκαλα που εξυπηρετούν κοινόχρηστους χώρους που έχουν απ' ευθείας πρόσβαση στο περίφραγμα του κλιμακοστασίου.

40. Να προστεθούν νέες παράγραφοι 1.9 και 1.10 ωςακολούθως:

«.9 Όπου η Αρχή έχει χορηγήσει εξαίρεση υπό τις προϋπο θέσεις της παραγράφου 1.1, το μοναδικό μέσο διαφυγής θα παρέχει ασφαλή διαφυγή. Πάντως, τα κλιμακοστάσια δεν θα έχουν καθαρό πλάτος μικρότερο από 800 χιλιοστόμετρα μεχειραγωγούς και στις δύο πλευρές.

.10 Επιπλέον του φωτισμού ανάγκης που απαιτείται από τους κανονισμούς II-1/42 και III/11.5, τα μέσα διαφυγής περιλαμβανομένων κλιμακοστασίων και εξόδων, θα σημαίνονται με φωτεινές ή φωσφορίζουσες ενδεικτικές λωρίδες τοποθετημένες το πολύ 0,3 m πάνω από το κατάστρωμα σε όλα τα σημεία των οδών διαφυγής περιλαμβανομένων γωνιών και διασταυρώσεων. Η σήμανση πρέπει να επιτρέπει στους επιβάτες να αναγνωρίζουν όλες τις οδούς διαφυγής και να ευρίσκουν εύκολα τις εξόδους διαφυγής. Αν χρησιμοποιείται ηλεκτρικός φωτισμός, θα τροφοδοτείται από την πηγή ενέργειας ανάγκης και θα έχει τέτοια διάταξη ώστε η βλάβη ενός οποιουδήποτε φωτός ή η διακοπή σε μιά οποιαδήποτε λωρίδα δεν θα έχει ως συνέπεια να καταστεί η σήμανση αναποτελεσματική. Επιπροσθέτως, όλες οι σημάνσεις των οδών διαφυγής και των θέσεων του πυροσβεστικού εξοπλισμού θα είναι από φωσφορίζον υλικό ή θα είναι φωτεινές. Η Αρχή θα εξασφαλίζει ότι ο φωτισμός αυτός ή ο φωσφορίζων εξοπλισμός έχει αξιολογηθεί, δοκιμασθεί και χρησιμοποιηθεί σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες που καταρτίζονται από τον Οργανισμό.»

41. Να προστεθεί νέα παράγραφος 3.3 ωςακολούθως: «3.3. Θα προβλέπονται δύο μέσα διαφυγής από χώρο ελέγχου μηχανών που ευρίσκεται μέσα σε χώρο μηχανών, από τα οποία ένα τουλάχιστον θα παρέχει συνεχή προστασία από την πυρκαϊά μέχρι μία ασφαλή θέση έξω από τον χώρο μηχανών.»

Κανονισμός II-2/29

Προστασία κλιμάκων και ανελκυστήρων σε χώρους ενδιαίτησης και υπηρεσίας.

42. Να αντικατασταθεί η παράγραφος 2 με την ακόλουθη:

«2. Τα περιφράγματα των κλιμάκων θα έχουν απ' ευθείας επικοινωνία με τους διαδρόμους και επαρκή επιφάνεια για την αποφυγή συνωστισμού λαμβανομένου υπόψη του αριθμού των ατόμων που θα μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν τις κλίμακες σε περίπτωση ανάγκης. Στο εσωτερικό της περιμέτρου των περιφραγμάτων αυτών, επιτρέπεται να υπάρχουν μόνον κοινόχρηστα αποχωρητήρια, ερμάρια από άκαυστο υλικό που προορίζονται για την αποθήκευση εξοπλισμού ασφαλείας και ανοικτοί πάγκοι πληροφοριών. Μόνον κοινόχρηστοι χώροι, διάδρομοι, κοινόχρηστα αποχωρητήρια, χώροι ειδικής κατηγορίας, άλλα κλιμακοστάσια διαφυγής που απαιτούνται από τον κανονισμό 28.1.5 και εξωτερικοί χώροι επιτρέπεται να έχουν απ' ευθείας πρόσβαση στα περιφράγματα των κλιμακοστασίων.

Κανονισμός II-2/30

Ανοίγματα σε χωρίσματα κλάσεως «Α»

43. Να αντικατασταθεί η παράγραφος 4 με την ακόλουθη:

«4. Οι θύρες πυρασφαλείας στα διαφράγματα των κυρίων κατακορύφων ζωνών και των περιφραγμάτων των κλιμάκων θα ικανοποιούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

.1 Οι θύρες θα είναι αυτοκλειόμενου τύπου ικανές να κλείνουν με κλίση του πλοίου 3.5 μοιρών που να αντιτίθεται στο κλείσιμο, και θα κλείνουν με περίπου σταθερή ταχύτητα σε χρόνο όχι μεγαλύτερο από 40 δευτερόλεπτα και όχι μικρότερο από 10 δευτερόλεπτα όταν το πλοίο ευρίσκεται σε όρθια θέση.

.2 Τηλεχειριζόμενες συρόμενες θύρες ή μηχανοκίνητες θύρες θα εφοδιάζονται με σύστημα αναγγελίας που ηχεί τουλάχιστον 5 δευτερόλεπτα αλλά όχι περισσότερο από 10 δευτερόλεπτα πριν αρχίσει να κινείται η θύρα και συνεχίζει να ηχεί μέχρι να κλείσει τελείως η θύρα. Θύρες σχεδιασμένες να ανοίγουν, όταν έλθουν σε επαφή με ένα αντικείμενο στη διαδρομή τους θα ξανανοίγουν ικανοποιητικά ώστε να αφήνουν καθαρό άνοιγμα τουλάχιστον 0,75 μέτρα, αλλά όχι περισσότερο από 1 μέτρο.

.3 Όλες οι θύρες θα είναι ικανές να απελευθερώνονται αυτόματα και από απόσταση από ένα συνεχώς επανδρωμένο κεντρικό σταθμό ελέγχου, είτε ταυτόχρονα, είτε καθ' ομάδες, και επιπλέον τοπικά από κάθε θέση και στις δύο πλευρές της θύρας. Στον πίνακα ελέγχου πυρκαϊάς στον συνεχώς επανδρωμένο κεντρικό σταθμό ελέγχου, πρέπει να υπάρχει ένδειξη αν κάθε μία από τις τηλεχειριζόμενες θύρες είναι κλειστή. Ο μηχανισμός απελευθέρωσης θα είναι έτσι σχεδιασμένος ώστε η θύρα να κλείνει αυτόματα σε περίπτωση βλάβης του συστήματος ελέγχου ή της κεντρικής παροχής ενέργειας. Οι διακόπτες απελευθέρωσης θα είναι τύπου «ανοικτού – κλειστού» (ON – OFF) ώστε να αποφεύγεται αυτόματη αποκατάσταση του συστήματος. Άγκιστρα συγκράτησης που δεν απελευθερώνονται από κεντρικό σταθμό ελέγχου απαγορεύονται.

.4 Θα προβλέπονται τοπικοί συσσωρευτές παροχής ενέργειας για μηχανοκίνητες θύρες κοντά στις θύρες, που θα επιτρέπουν τον χειρισμό των θυρών τουλάχιστον δέκα φορές (πλήρες άνοιγμα και κλείσιμο) με την χρήση των τοπικών χειριστηρίων.

.5 Οι δίφυλλες θύρες, εφοδιασμένες με μάνδαλο αναγκαίο για την ακεραιότητά τους έναντι πυρκαϊάς, θα έχουν μάνδαλο που ενεργοποιείται αυτόματα από την λειτουργία των θυρών, όταν απελευθερώνονται από το σύστημα.

.6 Θύρες οι οποίες έχουν απ' ευθείας πρόσβαση σε χώρους ειδικής κατηγορίας και είναι μηχανοκίνητες και αυτοκλειόμενες δεν χρειάζεται να εφοδιάζονται με τα συστήματα αναγγελίας και τους μηχανισμούς απ ελευθέρωσης από απόσταση που απαιτούνται από τα εδάφια .2 και .3.»

44. Στην αρχή της παραγράφου 5 να προστεθούν τα ακόλουθα: «Σε πλοία που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες.»

45. Στο τέλος της πρώτης πρότασης της παραγράφου 6 να προστεθούν τα ακόλουθα: «υπό την προϋπόθεση ότι δεν υπάρχει απαίτηση στον κανονισμό 33.3 αυτά τα οριακά χωρίσματα να έχουν ακεραιότητα κλάσεως «Α».»

46. Να προστεθεί νέα παράγραφος 7 ως ακολούθως:

«7. Όλες οι θύρες κλάσεως «Α» που ευρίσκονται σε κλιμακοστάσια, κοινόχρηστους χώρους και διαφράγματα κυρίων κατακορύφων ζωνών σε οδούς διαφυγής θα εφοδιάζονται με αυτόκλειστη θυρίδα διέλευσης εύκαμπτου σωλήνος της οποίας το υλικό η κατασκευή και η αντοχή στην πυρκαϊά θα είναι ισοδύναμη με την θύρα στην οποία είναι τοποθετημένη και η οποία θα έχει ελεύθερο τετράγωνο άνοιγμα 150 χιλιοστομέτρων,όταν η θύρα είναι κλειστή και

θα εφαρμόζει στο κάτω άκρο της θύρας, απέναντι από τους γιγγλυμούς της θύρας, ή σε περίπτωση συρομένων θυρών, πλησιέστερα στο άνοιγμα.»

Κανονισμός ΙΙ-2/31

Ανοίγματα σε χωρίσματα κλάσης «Β»

47. Η παράγραφος 1 να επαναριθμηθεί ως 1.1 και να τροποποιηθεί η πρώτη πρόταση ως εξής: «Οι θύρες και τα πλαίσιά τους σε χωρίσματα κλάσης «Β» και τα μέσα ασφάλισής τους θα εξασφαλίζουν τρό πο κλεισίματος που θα έχει αντίσταση στην πυρκαϊά ισοδύναμη προς εκείνη των χωρισμάτων* με την εξαίρεση ότι μπορεί να επιτρέπονται ανοίγματα αερισμού στο κατώτερο τμήμα τέτοιων θυρών.».

48. Να προστεθεί νέα παράγραφος 1.2 ως εξής: «1.2. Οι θύρες θαλαμίσκων σε χωρίσματα κλάσεως «Β» θα είναι αυτοκλειόμενου τύπου. Διατάξεις συγκράτησης δεν επιτρέπονται.».

49. Στην αρχή της παραγράφου 3 να προστεθούν τα ακόλουθα: «Σε πλοία που μεταφέρουν περισσότερο από 36 επιβάτες.»

Κανονισμός ΙΙ-2/32

Συστήματα αερισμού

Η παράγραφος 1.1 τροποποιείται με την διαγραφή των λέξεων «16.2 μέχρι 16.9» στο τέλος της πρότασης και την αντικατάστασή τους με «16.2 μέχρι 16.6, 16.8 και 16.9.».

50. Να αντικατασταθεί η παράγραφος 1.5 με την ακόλουθη:

«1.5. Οι περίκλειστοι χώροι κλιμακοστασίου θα αερίζονται και θα εξυπηρετούνται μόνο από ένα ανεξάρτητο σύστημα ανεμιστήρα και αεραγωγών που δεν θα εξυπηρετούν οποιουσδήποτε άλλους χώρους στο σύστημα χειρισμού.»

Προστίθενται οι ακόλουθες νέες παραγράφοι 1.8 και 1.9:

«1.8. Οι αγωγοί αερισμού θα εφοδιάζονται με κατάλληλα τοποθετημένα στόμια για επιθεώρηση και καθαρισμό, όπου τούτο είναι λογικό και πρακτικά δυνατό.

1.9. Οι αγωγοί απαγωγής από συσκευές μαγειρείου στους οποίους είναι πιθανή η συσσώρευση ελαίου ή λίπους θα πληρούν τις απαιτήσεις του κανονισμού ΙΙ-1/16.3.2.1 και 16.3.2.2 και θα εφοδιάζονται με:

.1 λιποσυλλέκτη που θα μπορεί να αφαιρείται εύκολα για καθαρισμό εκτός αν υπάρχει τοποθετημένο εναλλακτικό εγκεκριμένο σύστημα απομάκρυνσης του λίπους,

.2 πυροφράκτη τ οποθετημένο στο κατώτερο άκρο του αγωγού, ο οποίος θα είναι αυτόματος και τηλεχειριζόμενος και επιπροσθέτως τηλεχειριζόμενο πυ ροφράκτη τοποθετημένο στο ανώτερο άκρο του αγωγού,

.3 μόνιμα μέσα για κατάσβεση πυρκαϊάς μέσα στον αγωγό,

.4 διατάξεις τηλεχειρισμού για την διακοπή των ανεμιστήρων παροχής και απαγωγής αέρα, για την λειτουργία των πυροφρακτών που αναφέρονται στο εδάφιο .2 και για την λειτουργία του συστήματος κατάσβεσης πυρκαϊάς, οι οποίες θα είναι τοποθετημένες σε θέση πλησίον της εισόδου του μαγειρείου. Οταν υπάρχει εγκατεστημένο σύστημα πολλαπλών κλάδων, θα προβλέπονται μέσα για το κλείσιμο όλων των κλάδων που εξαερίζουν μέσω του κυρίου ιδίου αγωγού πριν διοχετευθεί ένα κατασβεστικό μέσο μέσα στο σύστημα, και

.5 κατάλληλα τοποθετημένα στόμια για επιθεώρηση και καθαρισμό.»

Κανονισμός ΙΙ-2/33

Παράθυρα και παραφωτίδες.

51. Να τροποποιηθεί η παράγραφος 2 ως εξής: «2. Παρά τις απαιτήσεις των πινάκων των κανονισμών 26 και 27, όλα τα παράθυρα και οι παραφωτίδες σε διαφράγματα που χωρίζουν τους χώρους ενδιαίτησης και υπηρεσίας και τους σταθμούς ελέγχου από το ύπαιθρο θα κατασκευάζονται από χάλυβα ή άλλο κατάλληλο υλικό. Το γυαλί θα συγκρατείται με στιλπνή αρμοκαλύπτρα ή γωνία.»

52. Να προστεθεί νέα παράγραφος 3 ως ακολούθως:

«3. Παράθυρα που αντικρύζουν σωστικά μέσα, περιοχές επιβίβασης και συγκέντρωσης, εξωτερικές κλίμακες και ανοικτά καταστρώματα που χρησιμοποιούνται ως οδοί διαφυγής, και παράθυρα που ευρίσκονται κάτω από περιοχές επιβίβασης σε σωσίβιες σχεδίες και ολισθητήρες διαφυγής θα έχουν ακεραιότητα έναντι πυρκαϊάς όπως απαιτείται από τους πίνακες του Κανονισμού ΙΙ-2/26. Οπου υπάρχουν κεφαλές αυτόματου ραντισμού που εξυπηρετούν αποκλειστικά τα παράθυρα, μπορούν να γίνουν δεκτά ως ισοδύναμα παράθυρα κλάσεως Α-0. Παράθυρα που ευρίσκονται στην πλευρά του πλοίου κάτω από περιοχές επιβίβασης σε σωσίβιες λέμβους θα έχουν ακεραιότητα έναντι πυρκαϊάς τουλάχιστον κλάσεως Α-0.»

Κανονισμός ΙΙ-2/34

Περιορισμένη χρ ήση καυσίμων υλικών.

53. Να παρεμβληθούν οι λέξεις «τα φράγματα αέρα» μεταξύ των λέξεων «τα στηρίγματα» και «οι οροφές» στην πρώτη πρόταση της παραγράφου 1.

54. Να τροποποιηθεί η παράγραφος 6 ως εξής:

«6. Η επίπλωση στα περιφραγμένα κλιμακοστάσια θα περιορίζεται σε καθίσματα. Θα είναι μόνιμα, δεν θα υπερβαίνουν τα έξι σε κάθε κατάστρωμα, μέσα σε κάθε περιφραγμένο κλιμακοστάσιο, θα είναι περιορισμένου κινδύνου πυρκαϊάς και δεν θα εμποδίζουν την διαφυγή επιβατών. Η Αρχή μπορεί να επιτρέψει πρόσθετα καθίσματα στον κύριο χώρο υποδοχής εφόσον είναι μόνιμα, άκαυστα και δεν εμποδίζουν την διαφυγή των επιβατών. Η επίπλωση σε διαδρόμους επιβατών και πληρώματος που αποτελούν οδούς διαφυγής σε περιοχές θαλαμίσκων δεν θα επιτρέπεται. Επί πλέον των ανωτέρω, ερμάρια από άκαυστα υλικά στα οποία αποθηκεύεται εξοπλισμός ασφαλείας που απαιτείται από τους κανονισμούς, μπορεί να επιτραπούν.

Κανονισμός ΙΙ-2/36

Μόνιμα συστήματα ανίχνευσης και αναγγελίας πυρκαϊάς, συστήματα αυτομάτου ραντισμού, ανίχνευσης και αναγγελίας πυρκαϊάς.

55. Να αντικατασταθεί ο κανονισμός 36 με τον ακόλουθο: «Μόνιμα συστήματα ανίχνευσης και αναγγελίας

* Γίνεται μνεία της Σύστασης για τις μεθόδους πυριμάχων Δομικών για χωρίσματα κλάσης «Α», «Β» και «F», που υιοθετήθηκε με την Απόφαση Α.517 (13).»

πυρκαϊάς και συστήματα αυτομάτου ραντισμού, ανίχνευσης και αναγγελίας πυρκαϊάς.».

1. Σε επιβατηγά πλοία που μεταφέρουν όχι περισσότερους από 36 επιβάτες θα εγκαθίσταται σε όλη την έκταση κάθε χωριστής ζώνης, είτε κατακόρυφης, είτε οριζόντιας, σε όλους τους χώρους ενδιαίτησης και υπηρεσίας και, όπου θεωρείται ανάγκαιο από την Αρχή, στους σταθμούς ελέγχου, εκτός από τους χώρους που δεν παρουσιάζουν σημαντικό κίνδυνο πυρκαϊάς, όπ ως κενοί χώροι, χώροι υγιεινής κ.λπ., είτε:

.1 μόνιμο σύστημα ανίχνευσης και αναγγελίας πυρκαϊάς, εγκεκριμένου τύπου που πληροί τις απαιτήσεις του κανονισμού 13 και έχει εγκατασταθεί και διαταχθεί έτσι ώστε να ανιχνεύει την παρουσία πυρκαϊάς στους χώρους αυτούς, είτε,

.2 σύστημα αυτόματου ραντισμού, ανίχνευσης και αναγγελίας πυρκαϊάς εγκεκριμένου τύπου που πληροί τις απαιτήσεις του κανονισμού 12 ή των οδηγιών που καταρτίζονται από τον Οργανισμό για εγκεκριμένο ισοδύναμο σύστημα ραντισμού και έχει εγκατασταθεί και διαταχθεί έτσι ώστε να προστατεύει τους χώρους αυτούς και, επιπλέον, μόνιμο σύστημα ανίχνευσης και αναγγελίας πυρκαϊάς εγκεκριμένου τύπου που πληροί τις απαιτήσεις του κανονισμού 13 και έχει εγκατασταθεί και διαταχθεί έτσι ώστε να παρέχει ανίχνευση καπνού στους διαδρόμους, κλιμακοστάσια και οδούς διαφυγής μέσα σε χώρους ενδιαίτησης.

2. Επιβατηγά πλοία που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες θα εφοδιάζονται με αυτόματο σύστημα ραντισμού, ανίχνευσης και αναγγελίας πυρκαϊάς εγκεκριμένου τύπου που πληροί τις απαιτήσεις του κανονισμού 12, ή των οδηγιών που καταρτίζονται από τον Οργανισμό για εγκεκριμένο ισοδύναμο σύστημα ραντισμού σε όλου ς τους χώρους υπηρεσίας, σταθμούς ελέγχου και χώρους ενδιαίτησης, συμπεριλαμβανομένων διαδρόμων και κλιμακοστασίων. Εναλλακτικά σε σταθμούς ελέγχου όπου το νερό μπορεί να προκαλέσει βλάβη σε ουσιώδη εξοπλισμό μπορεί να εγκαθίσταται εγκεκριμένο μόνιμο σύστημα πυρκαϊάς άλλου τύπου. Θα εγκαθίσταται μόνιμο σύστημα ανίχνευσης και αναγγελίας πυρκαϊάς εγκεκριμένου τύπου που πληροί τις απαιτήσεις του κανονισμού 13 και έχει τοποθετηθεί και διαταχθεί έτσι ώστε να παρέχει ανίχνευση καπνού σε χώρους υπηρεσίας, σταθμούς ελέγχου και χώρους ενδιαίτησης, συμπεριλαμβανομένων διαδρόμων και κλιμακοστασίων. Δεν απαιτείται τοποθέτηση ανιχνευτών καπνού σε ιδιαίτερα λουτρά και μαγειρεία. Χώροι που έχουν μικρό ή μηδενικό κίνδυνο πυρκαϊάς όπως κενοί χώροι, κοινόχρηστα αποχωρητήρια και παρόμοιοι χ ώροι δεν χρειάζεται να εφοδιάζονται με σύστημα αυτόματου ραντισμού, ή μόνιμο σύστημα ανίχνευσης και αναγγελίας πυρκαϊάς.

Κανονισμός ΙΙ–2/37

Προστασία χώρων ειδικής κατηγορίας.

56. Να τροποποιηθεί η παράγραφος 1.2.1 ως ακολούθως:

«1.2.1. Σε επιβατηγά πλοία που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες τα οριακά διαφράγματα και καταστρώματα των χώρων ειδικής κατηγορίας θα μονώνονται σε βαθμό Α– 60. Όμως, όπου ένας χώρος κατηγορίας 26.2.2 (5), 26.2.2 (9) ή 26.2.2 (10) ευρίσκεται στην μία πλευρά του χωρίσματος ο βαθμός μόνωσης μπορεί να μειωθεί σε Α–0.

57. Η υπάρχουσα παράγραφος 1.2.2 να επαναριθμηθεί ως 1.2.3 και να παρεμβληθεί νέα παράγραφος 1.2.2 ως εξής:

«1.2.2. Σε επιβατηγά πλοία που δεν μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες τα οριακά διαφράγματα των χώρων ειδικής κατηγορίας (11) από τον πίνακα 27.1 και τα οριζόντια οριακά χωρίσματα όπως απαιτείται για χώρους κατηγορίας (11) από τον πίνακα 27.2.»

Κανονισμός ΙΙ–2/40

Περιπολίες πυρκαϊάς, και συστήματα ανίχνευσης, αναγγελίας, συναγερμού και ενδοσυνεννόησης.

58. Να προστεθούν οι λέξεις «και ανοικτά καταστρώματα» στο τέλος της παραγράφου 5.

59. Η παράγραφος 5 τροποποιείται με την προσθήκη μετά την τελευταία πρόταση: «Κάθε μέλος της περιπολίας πυρκαϊάς θα εφοδιάζεται με αμφίδρομη φορητή ραδιοτηλεφωνική συσκευή.»

60. Να προστεθούν νέες παράγραφοι 7.1 και 7.2 :

«7.1. Επιβατηγά πλοία που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες θα έχουν συγκεντρωμένες τις αναγγελίες ανίχνευσης των συστημ άτων που απαιτούνται από τον κανονισμό 36.2 σε ένα συνεχώς επανδρωμένο κεντρικό σταθμό ελέγχου. Επιπροσθέτως, στην ίδια θέση θα είναι συγκεντρωμένα τα τηλεχειριστήρια για το κλείσιμο των θυρών πυρασφαλείας και την διακοπή των ανεμιστήρων αερισμού. Οι ανεμιστήρε ς αερισμού θα μπορούν να επαναλειτουργούν από το πλήρωμα από τον συνεχώς επανδρωμένο κεντρικό σταθμό ελέγχου. Οι πίνακες ελέγχου στον κεντρικό σταθμό ελέγχου θα έχουν δυνατότητα ένδειξης της ανοικτής ή κλειστής θέσης των θυρών πυρασφαλείας, της κλειστής ή εκτός λειτουργίας θέσης των ανιχνευτών, αναγγελιών και ανεμιστήρων. Ο πίνακας ελέγχου θα τροφοδοτείται συνεχώς και θα έχει διακόπτη αυτόματης μεταγωγής στην εφεδρική τροφοδοσία σε περίπτωση απώλειας της κανονικής τροφοδοσίας. Ο πίνακας ελέγχου θα τροφοδοτείται από την κύρια πηγή ηλεκτρικής ενέργειας και την πηγή ηλεκτρικής ενέργειας ανάγκης που καθορίζεται στον κανονισμό ΙΙ–1/42 εκτός αν άλλες διατάξεις επιτρέπονται από τους κανονισμούς που έχουν εφαρμογή.

7.2. Ο πίνακας ελέγχου θα σχεδιάζεται με βάση την αρχή «ασφάλεια κατόπιν βλάβης», π.χ. ένα ανοικτό κύκλωμα ανιχνευτή θα προκαλεί κατάσταση αναγγελίας,

όπως σημειώνεται στους κανονισμούς II-2/13.1.3 και II-1/51.1.4.»

Κανονισμός 59

Εξαερισμός, καθαρισμός, ελευθέρωση από αέρια και αερισμός.

60-1 Η ακόλουθη νέα παράγραφος 4 να προστεθεί μετά την υπάρχουσα παράγραφο 3:

«4 Αδρανοποίηση, αερισμός και μετρήσεις αερίων.

4.1. Η παράγραφος αυτή θα εφαρμόζεται σε πετρελαιοφόρα που έχουν κατασκευασθεί την ή μετά την 1 Οκτωβρίου 1994.

4.2. Οι χώροι διπλών τοιχωμάτων και διπυθμένων θα εφοδιάζονται με κατάλληλες συνδέσεις για την παροχή αέρα.

4.3. Σε δεξαμενόπλοια που απαιτείται να είναι εφοδιασμένα με συστήματα αδρανούς αερίου:

.1 οι χώροι διπλών τοιχωμάτων θα εφοδιάζονται με κατάλληλες συνδέσεις για την παροχή αδρανούς αερίου,

.2 όπου χώροι διπλών τοιχωμάτων συνδέονται με μόνιμα εγκατεστημένο σύστημα διανομής αδρανούς αερίου, θα προβλέπονται μέσα που να εμποδίζουν την είσοδο αερίων υδρογονανθράκων από τις δεξαμενές φορτίου στους χώρους διπλών τοιχωμάτων μέσω του συστήματος,

.3 όπου τέτοιοι χώροι δεν είναι μόνιμα συνδεδεμένοι σε σύστημα διανομής αδρανούς αερίου, θα προβλέπονται κατάλληλα μέσα που θα επιτρέπουν σύνδεση με το κύριο δίκτυο αδρανούς αερίου.

4.4.1. Θα προβλέπονται κατάλληλα φορητά όργανα για την μέτρηση συγκεντρώσεων οξυγόνου και ευφλέκτων ατμών. Κατά την επιλογή των οργάνων αυτών θα δίδεται η δέουσα προσοχή για τη χρησιμοποίησή τους σε συνδυασμό με τα μόνιμα συστήματα γραμμών δειγματοληψίας αερίων που αναφέρονται στην παράγραφο 4.4.2.

4.4.2. Όπου η ατμόσφαιρα σε χώρους διπλών τοιχωμάτων δεν μπορεί να μετρηθεί αξιόπιστα με την χρήση ευκάμπτων σωλήνων δειγματοληψίας αερίων, οι χώροι αυτοί θα εφοδιάζονται με μόνιμες γραμμές δειγματοληψίας αερίων. Η διάταξη τέτοιων συστημάτων γραμμών θα προσαρμόζεται στη σχεδίαση των χώρων αυτών.

4.4.3. Τα υλικά κατασκευής και οι διαστάσεις των γραμμών δειγματοληψίας αερίων θα είναι τέτοια ώστε να αποτρέπουν τον περιορισμό της ροής. Όπου χρησιμοποιούνται πλαστικά υλικά, θα είναι ηλεκτρικά αγώγιμα.»

Κεφάλαιο III

Κανονισμός 50

Συστήματα γενικού συναγερμού ανάγκης.

61. Να διαγραφεί η τελεία στο τέλος του κανονισμού και να προστεθούν τα ακόλουθα:

«και τα ανοικτά καταστρώματα, και η στάθμη της ακουστικής πίεσής του θα είναι σύμφωνη με το πρότυπο που έχει καταρτισθεί από τον Οργανισμό. Ο συναγερμός θα συνεχίζει να λειτουργεί μετά την ενεργοποίησή του μέχρι να διακοπεί χειροκίνητα ή να διακοπεί προσωρινά από ένα μήνυμα μέσω του συστήματος μεγαφωνικής αναγγελίας.»

Εγκεκριμένες τροποποιήσεις του κεφαλαίου IV

Κανονισμός I V/13Πηγές ενέργειας

62. Να αντικατασταθεί το υπάρχον κείμενο των παραγράφων 2.1 έ ως 2.3 με το ακόλουθο:

«.1 μίας ώρας σε πλοία εφοδιασμένα με πηγή ηλεκτρικής ενέργειας ανάγκης, εφόσον αυτή η πηγή ενέργειας, συμ μορφώνεται πλήρως με όλες τις σχετικές διατάξεις του κανονισμού II-1/42 ή 43 συμπεριλαμβανομένης της τροφοδότησης των ραδιοεγκαταστάσεων με την ενέργεια αυτή και

.2 έξι ωρών/σε πλοία μη εφοδιασμένα με πηγή ηλεκτρικής ενέργειας ανάγκης που να συμμορφώνεται πλήρως με όλες τις σχετικές διατάξεις του κανονισμού II-1/42 ή 43, συμπεριλαμβανομένης της τροφοδότησης των ραδιοεγκαταστάσεων με την ενέργεια αυτή.».

63. Στον κανονισμό IΩ/13.4 να διαγραφεί η αναφορά στην παράγραφο 2.3.

Κανονισμός IV/14

Λειτουργικά πρότυπα

64. Στην Αγγλική διατύπωση του Κανονισμού IV/14.2 η φράση «by prescribed» να αντικατασταθεί από την «prescribed by».

Άρθρο 2

Η ισχύς του παρόντος διατάγματος αρχίζει δέκα (10) ημέρες μετά την δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος.

Αθήνα,13 Απριλίου 1995

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ
ΚΑΡ. ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΓΙΩΡ. ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Εκδίδει την ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ από το 1833

Διεύθυνση : Καποδιστρίου 34
Ταχ. Κώδικας : 104 32
TELEX : 22.3211 YPET GR
FAX : 5234312

Οι Υπηρεσίες του **ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ** λειτουργούν καθημερινά από **8.00'** έως **13.00'**

ΧΡΗΣΙΜΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

- Πώληση ΦΕΚ όλων των Τευχών Σολωμού 51 τηλ.: 52.39.762
- ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ: Σολωμού 51 τηλ.: 52.48.188
- Για φωτοαντίγραφα παλαιών τευχών στην οδό Σολωμού 51 τηλ.: 52.48.141
- Τμήμα πληροφόρησης: Για τα δημοσιεύματα των ΦΕΚ Σολωμού 51 τηλ.: 52.25.713 – 52.49.547

- Οδηγίες για δημοσιεύματα Ανωνύμων Εταιρειών και ΕΠΕ τηλ.: 52.48.785

Πληροφορίες για δημοσιεύματα Ανωνύμων Εταιρειών και ΕΠΕ τηλ.: 52.25.761

- Αποστολή ΦΕΚ στην επαρχία με καταβολή της αξίας του δια μέσου Δημοσίου Ταμείου Για πληροφορίες: τηλ.: 52.48.320

Τιμές κατά τεύχος της ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ:

Κάθε τεύχος μέχρι 8 σελίδες δρχ. 100. Από 9 σελίδες μέχρι 16 δρχ. 150, από 17 έως 24 δρχ. 200

Από 25 σελίδες και πάνω η τιμή πώλησης κάθε φύλλου (8σέλιδου ή μέρους αυτού) αυξάνεται κατά 50 δρχ.

Μπορείτε να γίνετε συνδρομητής για όποιο τεύχος θέλετε. Θα σας αποστέλλεται με το Ταχυδρομείο.

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ

Κωδικός αριθ. κατάθεσης στο Δημόσιο Ταμείο 2531			Κωδικός αριθ. κατάθεσης στο Δημόσιο Ταμείο 3512	
Η ετήσια συνδρομή είναι:			Ποσοστό 5% υπέρ του Ταμείου Αλληλοβοηθείας του Προσωπικού (ΤΑΠΕΤ)	
α) Για το Τεύχος Α'	Δρχ.	20.000	Δρχ.	1.000
β) » » » Β'	»	40.000	»	2.000
γ) » » » Γ'	»	10.000	»	500
δ) » » » Δ'	»	40.000	»	2.000
ε) » » » Αναπτυξιακών Πράξεων	»	25.000	»	1.250
στ) » » » Ν.Π.Δ.Δ.	»	10.000	»	500
ζ) » » » ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	»	5.000	»	250
η) » » » Δελτ. Εμπ.& Βιομ. Ιδ.	»	10.000	»	500
θ) » » » Αν. Ειδικού Δικαστηρίου	»	3.000	»	150
ι) » » » Α.Ε. & Ε.Π.Ε.	»	210.000	»	10.500
ια) Για όλα τα Τεύχη εκτός ΤΑΕ-ΕΠΕ	»	110.000	»	5.500

Πληροφορίες: τηλ. 52.48.320

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ